ومضات برقت
عبر سنين مضت

5 - 8

د. محمد بن موسى الشريف

مذكرات طيار

١٤٣٨ هـ - ٢٠١٧ م

• وَمَضات بَرَقت عبر سنين مضت [١]

مذكرات طيار

تأليف

الكابتن طيار محمد بن موسى الشريف

مركز إبصار للنشر والتوزيع
القاهرة- العجوزة- شارع المنتصر
محمول: 00201062532813
E.mail: ebsar2015@Gmail.com

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين، وبعد:

فهذه ذكرياتي في عالم الطيران الذي قضيت فيه الآن حوالي ست وثلاثين سنة، وما زلت - بفضل الله تعالى - أعمل طياراً إلى ساعة كتابة هذه الوريقات وإلى أن يقضي الله، تعالى، أمراً كان مفعولاً.

وفي هذه الذكريات سأتحدث في بعض القضايا التي يحسن الحديث فيها، وبعض اللطائف والنوادر والنكات، وبعض العبر والعظات، وبعض الحوادث، وكل ذلك على وجه موجز لا أرهق فيه القارئ في هذا الزمان الذي عَزّ فيه القراء الجادون القادرون على قراءة المطولات والغوص في المجلدات المبسوطات.

وسأعرض ما أعرضه بدون تزويق ولا تجميل، وسألتزم الصدق - إن شاء الله تعالى - والصراحة ولو تضايق بعض الناس منها؛ ذلك لأن طبيعة المذكرات تقتضي الصراحة، لكنها صراحة غير جارحة، إن شاء الله تعالى.

وسأتجنب - قدر الإمكان - أموراً في هذا السرد لذكرياتي منها:

١- الأسماء التي يسبب ذكرها حرجًا لأصحابها أو لمن يلوذ بهم من أهل وأصدقاء، فهذا لن أفعله إن شاء الله تعالى.

٢- المواقف التي يحسن طَيُّها وعدم نشرها محافظة على الآداب والأخلاق العامة، أو محافظة على ناموس الدين وتعظيمه في النفوس.

٣- الأمور التقنية المحضة التي قد لا يفهمها إلا مَن عمل في هذا العمل وسُلك في عِقْده، فذكر مثل ذلك قد لا يفيد عامة القراء.

وإنما قلت ذلك لأني أرى - والله تعالى أعلم - أن طوائف متعددة متنوعة المشارب والاهتمامات والتوجهات ستقبل على قراءة هذا الكتاب فمن المناسب أن يذكر لهم ما يفهمونه جميعًا بلا تعقيد لفظي أو معنوي.

هذا ولم أكتب هذا الذي كتبته إلا بعد مدة مضت من عمري، وسنوات قضيتها قربتني من أجلي، وذكرتني برَمْسي - قبري - فبلغت من السن ما يناسب أن يكتب المرء فيه ذكرياته، ويسطر فيه أهَم حوادث سنواته، فهو سن النُضج والاستواء، واتساع الخبرات والمعارف، وفي الوقت نفسه ما زال غصن العمر ريان، وفيه بقية من قوة هي صالحة للتذكر والكتابة، بفضل الله تعالى، فهذا هو الوقت المناسب لأن يكتب المرء ذكرياته، ويخرج على الناس بشيء يفيدهم، إن شاء الله تعالى.

- هذا وإن هذه الذكريات هي جزء من الذكريات العامة التي سأسطرها بَعْدُ - إن شاء الله تعالى - وقد وضعت لها عنوانًا جامعًا وهو: «**ومضات برقت عبر سنين مَرّت**»، وهذا هو الجزء الأول منها، وإنما أفردت هذه الذكريات لتعلقها بموضوع واحد وهو موضوع الطيران، وربما يكون لعامة القراء أكثر تشويقًا، وأقلّ طولاً مما يمكنهم من قراءته بسهولة ويسر.

- وقد وضعت هذه المذكرات لتكون صورة واضحة جدًا لحياة أحد الطيارين بحيث إن المطلع عليها ممن يرغب في الالتحاق بمهنة الطيران سيدرك المزايا والنقائص (الإيجابيات والسلبيات) في تلك المهنة تمام الإدراك، وسيقرر عن وضوح تام وحسن تصور هل يمضي في رغبته تلك أو يصده عنها بعض ما سيجده في هذا الكتاب.

- وقد وضعت تلك الذكريات لتكون كاشفة لجوانب كثيرة من حياة الطيارين،

وهي حياة غامضة على أكثر الناس، ومهنة لا يتبين قواعدها وأنظمتها وضوابطها أكثر البشر، ويكفي أن أقول إني لا أعلم أن أحدًا من الطيارين كتب ذكرياته على هذا الوجه من البيان والتفصيل، والطيران من المهن التي يكثر السؤال عنها، وتشتد رغبة الناس في معرفتها.

- وفي كتابة هذه الذكريات على هذا الوجه إجابة لكثير من الأسئلة التي أُسألها في المحافل والمحاضرات وتتعلق بمهنة الطيران، والمواقف التي وقفتها، والغرائب التي لاقيتها، والمصاعب التي وجدتها، ولا أحصي تلك الأسئلة لكثرتها وشدة تطلع سائليها إلى الإجابة، فها هي الإجابة مفصلة مبينة لمن طلبها، والله الموفق وهو المستعان.

- هذا والله تعالى أعلم وأحكم، وأجلّ وأعظم، وصل اللهم وسلم على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين، والحمد لله رب العالمين.

وكتبه حامدًا مصليًا

العبد المذنب الضعيف

محمد بن موسى الشريف

mmmalshareef@hotmail.com.

mhmalshareef@gmail.com.

www.altareekh.com.

http://www.youtube.com/maltareekh.

TWITTER.com/DRMOHAMMEDMH.

www.facebook.com/mhmaltareekh.

●●●

المبحث الأول:

تعلقي بالطيران وسببه

مهنة الطيران في بلدي مهنة حديثة بعض الشيء، خاصة في زمان طفولتي؛ إذ قَلّما يُشاهد الطيار أو يعرف في حي من الأحياء، وحدث أن الأهل في المدينة النبوية المنورة خرجوا يومًا إلى التنزه، ونزلوا منزلاً في البر قريبًا من المطار، وكنت آنذاك طفلاً صغيراً فشاهدت من بعيد طائرة تهبط فقلت لهم: ما هذا؟ فقالوا: طائرة، فتعلق قلبي بالطيران منذ ذلك الوقت، وقد كنت تقريبًا في السنة الثانية الابتدائية.

هذا وقد ذهبت بالطائرة إلى مصر قبل تلك الحادثة بسنتين أو ثلاث سنوات لكن لم يَعْلق في ذاكرتي من تلك الرحلة ما يعلقني بعالم الطيران ويشدني إليه، بل بدأ التعلق برؤية تلك الطائرة هابطة في مطار مدينة رسول الله ﷺ على ما وصفت لكم آنفًا.

وقد كانت مدرستي التي درست فيها الابتدائية والمتوسطة والثانوية هي مدرسة الثغر النموذجية بجدة، وتقع في موقع قريب من مطار جدة القديم، فكانت الطائرات تحلق فوق المدرسة؛ فمسار الهبوط يمر فوق المدرسة تمامًا، فضاعف رؤية الطائرة فوق المدرسة رغبتي في الطيران وتعلقت به أيما تعلق، حتى أني عزمت منذ وقت مبكر من صباي أن أكون طياراً، ولم ألتفت إلى أي تخصص دراسي آخر، ولم أُرد إلا الطيران فقط، هذا على أني من فضل الله تعالى عليّ كنت أنجح بتميز في كل سنوات الدراسة، وحصلت في الثانوية العامة على مجموع عال يؤهلني للالتحاق بأي تخصص، هذا وقد عُرض عليّ

آنذاك بعثة لدراسة الهندسة الكيميائية في أمريكا، وقد كانت أمريكا آنذاك مهوى أفئدة الطلاب، ومنتهى أماني كثير منهم، لكن هذا لم يدر في ذهني أبدًا ولم أكن أتصور أن أكون شيئًا إلا أن أكون طيارًا، ولا أدري لو لم أُقبل في الطيران ماذا كنت سأصنع؟ وقد نصحني بعض الإخوة أن أتقدم إلى الجامعة بطلب الدراسة فيها احتياطًا لنفسي إن لم أُقبل في الطيران ففعلت على مضض والتحقت بكلية العلوم؛ إذ إن تأخري في التقديم فَوّت عليَّ الفرصة في التقدم لكلية الهندسة التي نصحني بعض الناس بالتقدم بطلب الدراسة فيها، وأذكر أنه مرت عليّ ثلاثة أسابيع في الكلية لا أهنأ فيها بشيء، وأسمع المحاضر وهو يحاضر لكني في عالم آخر، وأظنها أثقل ثلاثة أسابيع دراسية كابدتها في حياتي، فلما خرجت نتيجة الطيران بالقبول طرت إلى معهد الطيران، ولم أحفل بشيء بعدها حتى أني لم أسحب ملفي من الجامعة ولم أعد إليها بعد ذلك إلا أستاذًا بعد هذه الحادثة بسبعة عشر عامًا تقريبًا!! وتفصيل وقائع تدريسي في الجامعة له مكان آخر غير هذا، إن شاء الله تعالى.

وهذا يدل بوضوح على أن الطالب إذا لم يحب تخصصه الدراسيّ فإنه لن يبدع فيه ولن ينتج الإنتاج المنتظر منه، وهذا هو السر في أن أكثر طلاب بلادي لا يبدعون؛ لأنهم التحقوا بتخصصات لا يحبونها ولا يريدونها إنما أجبروا عليها لأسباب عديدة، منها عدم حصولهم على درجات كافية للالتحاق بالكليات التي يرغبون الدراسة فيها، ومنها أن الوالدين أو أحدهما يدفعان بابنهما لدراسة شيء لا يحبه، ومنها السلطة الاجتماعية على الطالب؛ فكم من طالب حاز على درجات عالية يريد دراسة الشريعة - مثلاً - فيقال له: كيف تدرس الشريعة وأنت قد حصلت على الامتياز بدرجات عليا، وأنت قد درست التخصص العلمي في الثانوية؟ وكأن الشريعة لا يلتحق بها إلا أصحاب

الدرجات المنخفضة!! أو أن من يريد الشريعة لا ينبغي له أن يدرس ما يُسمى بالعلم الطبيعي!! فيظل الطالب حائراً بين رغبته الدفينة وبين القهر الاجتماعي الذي يتغلب في أحيان كثيرة على إرادة الطالب فيسلك سلك تخصص لا يحبه ولا يريده فلا يبدع فيه.

ومن فضل الله تعالى عليَّ أن وفقني لسلوك ما أحب وأرغب بدراسته، وها أنذا بعد أكثر من ٣٦ سنة من ولوجي عالم الطيران لست بنادم على ما صنعت، ولو رددت لعُدْت لما أردته، والله أعلم.

- وأذكر أن الخطوط السعودية كانت قد أعدت برنامجًا فريدًا جديدًا غريبًا على البيئة العلمية آنذاك، وذلك لإعداد الطلاب من السنة الأولى الثانوية للالتحاق بتخصصات مختلفة في الخطوط السعودية عقب تخرجهم في الثانوية العامة، وذلك بحَسب مجموع الدرجات التي يحصلون عليها، وقد هيأت لهم مدرسة خاصة لتدريسهم السنوات الثلاث للثانوية، وهيأت لهم من وسائل الترفيه ما يعزّ وجوده آنذاك في عامة المدارس الثانوية، وخصصت للطلاب مكافأة شهرية مجزية يسيل لها لعاب طلاب عمرهم في حدود الخمسة عشر عامًا، فجاء شخصان إلى مدرسة الثغر، وعرضوا البرنامج على الطلاب، لكن ترددت كثيراً في قبول العرض وذلك لغموض بعض تفاصيله عليّ آنذاك؛ ولأن قبوله كان يُعد مغامرة كبيرة لطالب عمره خمسة عشر عامًا فقط، ولتخوفي من مفارقة مدرستي إلى عالم مجهول، ولعدم وجود من أثق برأيه فأستشيره، كل هذا أدى إلى عدم قبولي لذلك العرض وإكمالي الدراسة في مدارس الثغر النموذجية، وتقدمت لدراسة الطيران بعد فراغي من الثانوية العامة.

●●●

المبحث الثاني:

دراسة الطيران

أُعلن في الجرائد في شعبان من سنة ١٣٩٩/ ١٩٧٩ فتح الباب لدراسة الطيران، وقد كانت تلك سنة الثانوية العامة، فما إن انتهيت من الاختبارات واستلمت استمارة النجاح إلا وطِرت إلى مكتب القبول الكائن في عمائر الكعكي في حيّ الشرفية في جدة - حيث كان التسجيل - وقدمت أوراقي إلى شخص هناك، ولن أذكر اسمه لأني سأذكر ما صنع بعدها فلا أريد أن تكون غيبة، فقبل الأوراق قبولاً مبدئيًا، وخرجت إلى بهو الشقة التي قدمت فيها الأوراق واشتغلت بشيء لم أعد أذكره الآن، فما راعني من ذلك الموظف إلا أنه خرج غاضبًا من مكتبه وعلا منضدة كانت في البهو وصاح في المجتمعين: من كان متجنسًا فلا يقدم أوراقه، لا يقدم إلا من كان سعودي الأصل، لا يقدم مَن في تابعيته تاء، وتوضيح كلامه هذا أن التابعية كانت هي بطاقة الهوية الوطنية، والتاء هي الحرف الذي يسبق رقم الهوية الذي يدل على تجنس حاملها وأنه ليس سعودي الأصل، فآلمني هذا المشهد وتلك الطريقة غير اللائقة في رد مَن تقدم ولم يستوعب الشروط، نعم إن من حق الموظف أن يتأكد من الشروط، ومن ضمنها أن يكون المتقدم سعودي الأصل، لكن برفق ولين، فقد جرح مَن تقدم بالخطأ حتى رأيت والله وجهه متلونًا متغيراً وهو ينسحب سريعًا مُحْرجًا مما أصابه من ذلك الموظف، غفر الله له ولنا.

وقد كان عدد المتقدمين في أيامي خمسة آلاف من جميع مناطق المملكة، وأُعلن أن الذي سيُقبل ستون فقط، فاستعنت بالله - تعالى - وسألته أن ييسر لي الأمر، فلا وساطة لديَّ ولا أعرف أحدًا يشفع لي في القبول، ولم أكن أخاف

ألا أنجح لعجز أو لضعف لكن كنت أخشى أن تستولي الوساطات على عدد المقاعد وهو ستون فقط فلا يعود لي مكان، لكن الله تعالى يسّر وسهل قبولي.

ووضع للمتقدمين اختبار تحريري فيه أربعة أقسام: قسم للذكاء، وقسم للغة الإنجليزية، وقسم للفيزياء والآلات، وقسم يسمى الاختبار التحليلي والتجرّيدي.

ثم بعد الفراغ من الاختبار التحريري بنجاح - ولله الحمد - تقدمت للمقابلة الشخصية، وأذكر أن المختبرين سألوني عن عدد المحركات في طائرة الـ ٧٠٧، فقلت لهم: لا أدري لكن في جناحها نتوءات بارزة عديدة، فضحكوا وأخبروني باسمها ووظيفتها وأنها ليست محركات.

ثم سألني واحد منهم كيف ستكون علاقتك بالمضيفات؟ ولا أدري لم سألني هذا السؤال فلم يكن في لحيتي شعر إلا القليل جداً مما لا يذكر، ولربما كان لطريقة لبسي مدخل في هذا، فأجبته بأنهن زميلات في العمل، وربما أراد الله - تعالى - مني أن أجيب بهذه الإجابة ليقضي أمراً كان مفعولاً.

وتكلم معي واحد من المختبرين باللغة الإنجليزية.

ثم بقيت بضعة أيام إلى أن خرجت النتائج وكنت من المقبولين، فأحالوني إلى الكشف الطبي، وأذكر أن الممرضة طلبت مني أن أضع عينيّ على فتحتين يرى منهما المرء ما يريد الطبيب اختبار عينيه به، وكانت عدة اختبارات منها اختبار الحول، وقد وجدت صعوبة في اجتياز الاختبار حتى أن الممرضة المسؤولة عن هذا الجهاز أحالتني إلى الطبيب ليقرر في شأني، وليس بي حَوَل ولله الحمد لكن الآلة لم توافق على هذا!! وأُخذت إلى طبيب أمريكي فأجرى

لي اختباراً بقلم كان معه وطلب مني أن أُتبعه بصري ففعلت فعلّم على ورقتي بالنجاح ولله الحمد والمنة.

ومن اللطائف أن إعادة اختبار الحول كانت في اليوم التالي، فلما ذهبت إلى البيت وعلم الوالد - رحمه الله تعالى - بما جرى سارع بشراء جزر كثير وطلب من الوالدة عصره لأشربه حتى أنجح في اجتياز الاختبار، وكان يحثني على الشرب بقوله: اشرب فإن الجزر يقوي النظر!! والجزر لا علاقة له بالحول لكن الوالد - رحمه الله تعالى - كان بالغ الحرص على أن أُقبل في معهد الطيران.

بدء الدراسة النظرية في جدة:

ثم ضُرب لي موعد لبدء الدراسة وكان ذلك في ١/ ١/ ١٤٠٠/ ١٩٧٩ نوفمبر، ولعل القراء يذكرون أن هذا التاريخ قد وقع فيه الحدث الجلل في مكة المكرمة بدخول جُهيمان العتيبي وصحبه حرم الله الآمن، ولما ذهبت إلى المعهد في صباح ذلك اليوم لم أكن قد علمت بما جرى، وإذا بأستاذ أردنيّ يسيء إلى المتدينين والصالحين ويصفهم بالتشدد والتعنت والتطرف بسبب ما جرى في الحرم، فلم أملك إلا أن رددت عليه، فأسرّها في نفسه، وعزم على عقابي حين تحين الفرصة، وفعلاً حانت له هذه الفرصة يوم قرر القائمون على المعهد أن يُصعِّدوا بعض الطلاب المتقنين للغة الإنجليزية من السنة الأولى إلى السنة الثانية، والدراسة النظرية في المعهد سنتان: سنة للغة الإنجليزية، وسنة لدراسة قوانين الطيران وبعض علومه، ثم يُبتعث الطالب إلى الولايات المتحدة، وعقدوا لنا اختباراً ينشأ عن نتيجته اختيار بعض الطلاب لتجاوز السنة الأولى، وقد نُبئت فيما بعد أني كنت من المختارين عقبه للانتقال مباشرة إلى السنة الثانية لكن الأستاذ الأردني وقف لي بالمرصاد، ورفض أن أنتقل إلى السنة التالية،

فبقيت في السنة الأولى، والحمد لله على كل حال، وقد تبين لي فيما بعد أن هذا الذي جرى عليّ كان خيرًا لي؛ وذلك لأني لو صُعدت مع الطلاب الذين صُعدوا - وكان عددهم قرابة ثمانية - لعُددت غريبًا في الدفعة التي سألحق بها، وربما كان تأثيري الدعوي في الطلاب ضعيفًا، بينما كان البقاء في دفعتي والصعود مع الطلاب إلى السنة الثانية أمكن لي عند الطلاب في دعوتهم ومحاولة هدايتهم، وأحسن في تعميق الصلة بهم، وهذا الذي جرى؛ فقد حصل خير كثير من وراء هذا التأخير، ورب محنة في ثناياها منحة، ورب ضارة نافعة، والحمد لله رب العالمين.

وفي السنة الأولى درست اللغة الإنجليزية لكني لما كنت متميزًا في طلبها في سني الدراسة المتوسطة والثانوية فإني لم أجد عناء يذكر في دراستها، وكنت الأول على الدفعة، ولله الحمد والمنة، وقد كان يدرسنا عدة مدرسين أذكر منهم الأستاذ خالد كريم، وهو باكستاني أو هندي - لم أعد أذكر الآن - وأستاذ أمريكي يسمى بوب كيبل، وقد حصل بيني وبينه تحد بسبب السرعة التي كنت أحل بها اختبار الإنجليزي فقد كنا أقل من ١٥ طالبًا في الفصل، وكنت أجلس في الصف الأول فيبتدأ في توزيع الأوراق فأنتهي من الحل - وهو سهل - وأسلمه الورقة بعد فراغه من التوزيع، فينظر فيها مدهوشًا ثم يأمر الطلاب بالتصفيق!!

فلما كثر ذلك عليه تدرج في الاختبار نحو المستوى الأصعب غير المعهود في السنة الأولى من معهد الطيران إلى أن وصل به الأمر إلى أن صار يأتينا بكتاب هو دليل إرشادي لمصنع من مصانع الطيران وأظن أنه كان مصنع الإيرباص، ووزع منه نسخًا على الطلاب وأعطانا أسئلة وطلب منا أن نجيب عنها من هذا

الكتاب، مما يسمى «اختبار الكتاب المفتوح»، وكرر هذا أكثر من مرة ووقع الطلاب في حَيص بَيص، أما أنا فكنت أُنهي الاختبار في حدود ساعتين، وأما سائر الطلاب فيمكثون بعدي ساعات تطول أو تقصر بحسب الاختبار وصعوبته، حتى أصبح بعض الطلاب يلومني على ما حصل من تحد أبقاهم ساعات طويلة في الاختبار خاصة أنه كان يُعقد في يوم الأربعاء، وهو نهاية الأسبوع آنذاك، ومعظم الطلاب من خارج جدة، ويريدون العودة إلى أهلهم.

وفي نهاية هذه الرسالة هناك تقارير لأستاذي الأمريكي بوب كِيبل توضح - لمن أراد- هذا التميز في المعهد والتحدي الذي جرى بيني وبينه.

ومما جرى عليَّ من اللطائف في تلك السنة أنه كانت بي عُقدة مستحكمة من الصغر من عدم معرفة السباحة، فقد حاولت في صغري فأخفقت، وحاول معي بعض أقاربي لكن بدون فائدة، واستمر الحال هكذا إلى أن التحقت بمعهد الطيران، وكان هنالك مكان نذهب إليه للتريّض مع زملائي في الدفعة، وكان فيه مسبح، فما كان منهم إلا أن أخذوني وقذفوني في المسبح في جزئه العميق، فصحت بهم أني لا أعرف السباحة لكنهم لم يلتفتوا إلى ذلك وظنوا أني أمزح، ولما رأيت أنه ليس إلا الغرق إن لم أحاول فجهدت حتى قطعت المسافة من منتصف المسبح إلى السلم الموضوع في طرفه، ومنذ ذلك الوقت فُكت العقدة وتعلمت السباحة، ولله الحمد والمنة.

●●●

السنة الثانية في المعهد

وفي السنة التالية درست قانون الطيران، وأذكر أني مللت من تلك الدراسة وضجرت منها إلى الغاية القصوى من الملل والضجر، لكن ما باليد حيلة؛ إذ لم يكن هناك بد من دراستها، والقوانين بطريقة صياغتها الجافة والحادة مملة ومضجرة، ومن ها هنا عقد بعض العلماء المقارنة بين طريقة صياغة البشر للقانون وبين ما ورد في كتاب الله - تعالى - من أوامر ونواه سيقت كلها بطريقة رائعة، بدأ أغلبها بنداء الإيمان الخالد: ﴿**يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا**﴾ [البقرة: ١٠٤]، وختمت أغلبها بتعليلات وتقريبات وتسهيلات، نحو ﴿**لَعَلَّكُمْ تَتَّقُونَ**﴾ [البقرة: ٢١]، ﴿**فَهَلْ أَنتُم مُّنتَهُونَ**﴾ [المائدة: ٩١]، ﴿**ذَلِكَ تَخْفِيفٌ مِّن رَّبِّكُمْ وَرَحْمَةٌ**﴾ [البقرة: ١٧٨]، ﴿**إِنَّ اللَّهَ غَفُورٌ رَّحِيمٌ**﴾ [البقرة: ١٧٣]؛ ولذلك مهما قرأ المرء في كتاب الله - تعالى - من أوامر ونواه فإنه لا يمل ولا يضجر.

ولما فرغت من تلك السنة سافرت إلى روما من أجل الاختبار النظري في قوانين الطيران، فمكثت فيها قرابة عشرة أيام لأختبر لمدة ساعتين!! وكان ذلك الاختبار في السفارة الأمريكية في روما.

ومن ذكرياتي في روما أني كنت في عَشَرة من الطلاب، وكانوا كلهم ما عدا اثنين لا يناسبونني في المشاركة في غرفة واحدة، فاخترت أحدهما - وهو الآن مفتش في هيئة الطيران المدني: الكابتن بدر العليان - واتفقت معه على أن نكون معًا في غرفة واحدة؛ وذلك لأن كل طالبين عُين لهما غرفة واحدة، فوافق جزاه الله تعالى خيراً، ومنذ ذلك الوقت كنا في غرفة واحدة حتى عدنا من أمريكا، وأذكر أنا ذهبنا مع الطلاب في نزهة إلى مدينة في الجبال تُدعى بُومبي، وسلكت

بنا الحافلة طريقًا ضيقًا ذا منعرجات خطيرة، وكان السائق أرعن متهورًا على طريقة كثير من السائقين في إيطاليا، فلما وصلنا إلى البلدة فإذا بها قد أحرقها بركان قديم يُدعى «فيزوف» ثار بالقرب من أهل البلدة ليلاً وهم نيام فأحرقهم جميعًا، ولما دخلنا إلى بيوت البلدة عرفت سبب ما جرى عليهم، فقد كانوا يعملون عمل قوم لوط، والعياذ بالله، ويصورون ذلك على جدران غرف بيوتهم من الداخل ويفتخرون به ويعلنونه، فأرسل الله - تعالى - عليهم حمم ذلك البركان وهم نائمون فأصبحوا عبرة للمعتبرين، وعظة للمتعظين، فلا إله إلا الله كيف يصنع بأعدائه وينتقم منهم سبحانه.

ولعله قد جاءهم نذير فصدوه، فعذبهم الله، ألم يقل الله تعالى: ﴿ **إِنَّا أَرْسَلْنَاكَ بِالْحَقِّ بَشِيراً وَنَذِيراً وَإِن مِّنْ أُمَّةٍ إِلاَّ خَلا فِيهَا نَذِيرٌ** ﴾ [فاطر: ٢٤].

ومما أدهشني في روما - وكان السفر إلى إيطاليا أول خروج أخرج به من بلادي إلى ديار الغرب - أن الصلاة قد حانت وأنا وبعض الطلبة في أحد شوارع المدينة، فكان لا بد من الصلاة فقد كنا نجمع جمع تأخير، فقلت للطلاب: هلموا نصلي على رصيف الشارع فاستحيوا!! فدخلنا حديقة واسعة فما راعني فيها إلا أني رأيت تحت كل شجرة في الحديقة - تقريبًا - ذكرًا وأنثى من البشر!! وهما يتسافدان في وضع مُزر داخل الفراش المعد للنوم في الرحلات، وهنا يحسن إيراد قول الله تعالى: ﴿ **إِنْ هُمْ إِلاَّ كَالأَنْعَامِ بَلْ هُمْ أَضَلُّ سَبِيلاً** ﴾ [الفرقان: ٤٤] نسأل الله تعالى العافية.

الزجاج الشفاف:

من الطرائف التي وقعت لي في رحلة روما أني كنت في الفندق، وكان زجاج مدخله شفافًا جدًا ونظيفًا جدًا إلى درجة أني ظننت أن باب الفندق

مفتوح، ومن عادتي أني أمشي بسرعة، فنطحت الباب نطحة قوية جدًا أرهبت من في الفندق، وسقطت سماعة الهاتف من يد أحد موظفي الفندق، وأحدثت تلك النطحة صيحة هائلة، وأحمد الله أن ذلك الوقت لم تكن قد انتشرت فيه دعاوى ما يسمى «الإرهاب» المضللة وإلا لعدوني إرهابيًا، وعذري في صنيعي أنه كانت تلك هي المرة الأولى التي أشاهد فيها فندقًا ذا خمس نجوم.

وكان رفيق دربي في تلك الرحلة أبا البراء بدر بن أحمد العليان وفقه الله تعالى، وقد شاركته في غرفته في الفندق، وشاركته بعد ذلك غرفة المبيت في أمريكا تسعة أشهر تقريبًا، وقد رأيت منه أدبًا جمًا، وإقبالاً على الخير، وهو اليوم أحد قادة الطائرات المرموقين.

●●●

السفر إلى أمريكا

ثم لما عدت إلى البلاد ابتعثت إلى الولايات المتحدة لمواصلة الدراسة في علوم الطيران المتخصصة، وفي اليوم المضروب موعدًا للسفر اجتمعت في المطار مع سائر زملائي للسفر من جدة إلى الظهران، ومنها إلى نيويورك على متن طائرة شركة «بان ام» الأمريكية فلم تكن طائرات الخطوط السعودية آنذاك تقلع إلى نيويورك، وذهب أهلي معي يودعونني في المطار، وبقيت أتقلب بين الوالدة من جهة والوالد من جهة أخرى، وأخواتي من جهة ثالثة، ودموعهم تزيد من عاطفة الوداع، وبقيت كذلك حتى فاتتني الطائرة!! فلا تسل عن دموعي الحقيقية آنذاك!! فطمئنني أحد الموظفين بأن هناك طائرة أخرى إلى الظهران وسأستطيع بإذن الله تعالى أن أدرك رحلة نيويورك التي تقلع في ساعة متأخرة من الظهران، وهكذا وقع، وأدركت الرحلة ولله الحمد، ونزلنا في مطار نيويورك ثم منها إلى مدينة أورلاندو ثم إلى بلدة صغيرة تُدعى فيروبيش تضم عدة مدارس للطيران، وفي إحداها بدأت الدراسة.

ولم يكن في تلك البلدة ما في المدن الأمريكية الكبيرة من صخب ووسائل ترفيه؛ لذلك كان الزملاء يسمونها زيرو بيش، فقد كانت بلدة هادئة صغيرة.

ومما أذكر في أمريكا من حيث طلب العلم هو الآتي:

انقسمت الدراسة إلى قسمين: نظريّ وعمليّ، وكانت الدراسة النظرية ممهدة للعملية، فكنت كلما فرغت من مرحلة عملية أتبعوها بأخرى نظرية لتمهد لمرحلة عملية أخرى وهلم جرا، وطبيعة علم الطيران أنه محتاج إلى قراءة دائمة، لكن هذه القراءة ليست صعبة ولا معقدة كقراءة علم الطب مثلاً،

والطيار بعد تخرجه في معهد الطيران يظل طوال عمله في هذه المهنة معرضًا للتقلب بين أنواع من الطائرات فيرجع طالبًا يدرس دراسة نظرية وعملية حتى وهو قريب من الستين .

ومنذ دخول الطيار سلك الطيران يظل متقلبًا في اختبارات متتالية صحية ونظرية وعملية إلى أن يتقاعد ، فهو معرض في أي وقت للفصل من الطيران لأي فشل في اجتياز مرحلة ما من المراحل العديدة التي يمر بها في رحلته الطويلة في عالم الطيران ، لكن الأغلب الأعم لا يجدون عقبات تذكر طوال انتظامهم في سلك الطيران إلى أن يتقاعدوا ، ولله الحمد والمنة .

وصف طائرة التدريب:

كانت طائرة التدريب صغيرة جدًا ، لا تحمل إلا شخصين : المتدرب والمدرب ، وهنالك مساحة صغيرة خلف المقعدين لوضع الحقائب ، واسم تلك الطائرة «توما هوك» وكانت الطائرة من صغرها لا تحمل وقودًا كثيرًا ، وكان وزني آنذاك لا يتجاوز السبعين من الكيلو جرامات ، وكان مدربي أسمن مني قليلاً ، وكان يضطر لإنزال ٣٠-٤٠٪ من وقود الطائرة كي نتمكن من الطيران ! ! وكانت الطائرة ذات محرك واحد بمروحة أمامية ، وكان ظهرها العلوي من زجاج ، وأذكر أنه في أول رحلة تدريبية طرتها مع المدرب ساورني قلق من خفة الطائرة وتقلبها في السماء كريشة خفيفة في مهب الريح ، وزاد ذلك القلق بسبب الغطاء الزجاجي الذي يُظهر كثيرًا من تفاصيل الأحوال المُناخية والجوّية المحيطة بالطائرة ، لكن مع توالي الرحلات خفّ القلق ، وأمنت مما كنت أخافه من قبل .

- وأذكر أن مدربي أرسلني يومًا إلى مطار في بلدة بعيدة نهارًا، فلما هبطت إليه وجدته مكونًا من مدرَج قديم لا غير، وهناك محطة وقود ملاصقة له، فلما جئت إليها لأملأ الوقود وجدت السيارات تملأ منها الوقود أيضًا!! فلما ملأ العامل طائرتي ساعدني بيديه ليدير وجهتها إلى المدرج!! وذلك لخفتها جدًا، وأقلعت بعد أن عرفت اتجاه الرياح ومسار الرحلة واطمأننت على كمية الوقود.

- وفي تلك الطائرة حُزت رخصة الطيران الخاص «Private Liscence» ، ثم ترقيت إلى طائرة أكبر وتسمى «أَزْتيك» ذات محركين، وأربعة مقاعد، وتستطيع الطيران لمسافة أطول، وتحمل وقودًا أكثر مما تحمله طائرة «توما هوك»، وعلى تلك الطائرة حزت الرخص الثلاث الأخرى: رخصة الطيران التجاري «Commertial Pilot Liscence»، ورخصة الطيران بأكثر من محرك: «Multi Engine Lisence»، ورخصة الطيران الآلي: «Instrument Liscence»، فمجموع الرخص أربع، وهي التي لا بد للطالب من حيازتها كي يجتاز المرحلة الأولى: مرحلة الطيران الأولى بطائرة صغيرة ذات محركات تشبه محركات السيارة، حتى إذا عاد إلى المملكة دُرب على الطيران بطائرات كبيرة ذات محركات نفاثة، ولا بد من القول إن المتعة كل المتعة كانت في مرحلة الطيران الأوليّ المليئة بالأمور المحببة للطالب والمخوفة له، والمليئة بالمفاجآت السارة والسيئة، وهي مرحلة لا تعود؛ إذ لا يمكن للطالب إذا عاد إلى بلاده أن يطير بطائرة منفردًا ليس معه أحد!!

- وأذكر أني لما كنت مساعد طيار على طائرة الجامبو ٧٤٧ ذهبت إلى أمريكا في رحلة للخطوط، وأراد بعض الأصدقاء أن نستأجر طائرة صغيرة نلهو بها،

وكنا أربعة : طيارين ومهندسين جويين، فاستأجرنا طائرة صغيرة ذات أربعة مقاعد ومحرك واحد، وكان قانون الطيران يحتم على الطيار المستأجر للطائرة إن انقطع عن الطيران بمثلها مدة تزيد على تسعين يومًا أن يتدرب مع مدرب على الصعود والهبوط ثلاث مرات على الأقل بعد أن يبرز رخصته لشركة تأجير الطائرات، وكان قد مضى على انقطاعي عن الطيران على تلك الطائرات الصغيرة قرابة تسع سنين!! ففعلت كل ذلك وسلمني المدرب الطائرة لكن لما كنت معتادًا على الطيران بطائرة الجامبو العملاقة فقد وجدت صعوبة في الطيران بتلك الطائرة الصغيرة، ووجدت خوفًا من الطيران بها، ومما زاد الطين بلةً أن أحد المهندسَيْن طلب مني أن يتدرب على الصعود والهبوط، فجلس بجواري وحاول النزول بالطائرة لكنه لما لم يكن قد تدرب عليها قط، ولم يَطِرْ بطائرة في حياته فإنه لم يحسن النزول بها بطبيعة الحال، حتى إذا اقتربنا من الأرض فقدت الطائرة كثيرًا من سرعتها، وبدأت بالصفير التحذيري الذي ينبئ الطيار بوجوب التصرف سريعًا قبل حدوث الكارثة وتحطم الطائرة بالأرض، فطلبت من المهندس أن يترك الطائرة لي لأطير بها لكنه حاول إكمال النزول فصحت به صياحًا منكرًا ليتوقف عن الطيران ويحيل إليّ القيادة، فاستجاب فارتقيت بالطائرة ودرت حول المطار دورة كاملة وأنزلتها بسلام، والطريف أن ذلك المهندس الجوي تضايق مما صنعت وصار يقول: أنت لا تصلح مدربًا، فقلت له: أنا لا أصلح لشيء لكن اترك لي الطائرة، وعذرته لأنه لا يعرف شيئًا عن الطيران، ولمت نفسي على ما صنعته من محاولة الطيران في طائرة صغيرة كتلك بعد انقطاعي عن الطيران بها قرابة تسع سنين، وعزمت على عدم تكرار المحاولة في المستقبل، فما أبعد الفارق بين الطيران النفاث والطيران المروحي وفعلاً لم أعد لمثلها بعد ذلك أبدًا، وقد مضى على تلك الحادثة ربع قرن تقريبًا.

أمور مزعجة ومخاطر تواجه الطلاب:

إن مرحلة الطيران العملي الأولية مليئة بالمخاطر، يتعرض فيها الطالب لأحوال إن لم يحسن التصرف فيها فقد تكلفه حياته أو وظيفته، وهذا يجعل الطالب في ضغط نفسي مستمر، وقلق يتلوه قلق، وخوف من المستقبل، ومما تعرضت له هنالك:

١- الضياع:

وهذا يتعرض له كل طالب تقريبًا، وهناك من الأدوات في الطائرة وخارجها ما يكفل للطالب العودة للمسار الصحيح بإذن الله تعالى، قد تعرضت مرتين للضياع، أُنقذت في إحداهما بفضل الله تعالى ثم بأجهزة خارجية ساقتني إلى المطار، وقد دخلت أثناء ضياعي في قاعدة عسكرية أمريكية، ولم أعد أعرف أين أنا حتى جاءت طيارة عسكرية اعترضت مساري، ثم لما عرف قائدها ضعفي وعجزي، وأني حدت عن مساري رحمني وغاب عني، لكنه لم يتركني كما ظننت بل غاب في السحاب ثم فاجأني بظهوره قريبًا جدًا مني، ومر أمامي بطائرته ذات المحرك القوي فإذا بطائرتي الصغيرة الضعيفة تهتز كريشة في يوم عاصف، وكرر ذلك ٣ مرات حتى كدت أفقد التحكم في الطائرة، وأظنه كان يلاعبني لكن بئس ذلك اللعب!! ثم اتصلت ببرج المراقبة الذي ساقني باتجاهات محددة إلى المطار، ولله الحمد والمنة.

وأخرى كان فضل الله عليَّ عظيمًا فيها إذ رأيت المطار بعد لأي شديد، وتوتر وضيق بسبب اقتراب نفاد الوقود، وقد أعلمتنا الإدارة المشرفة على التدريب في أمريكا بوضوح أن من نفد وقوده واضطر للهبوط الاضطراري فإنه يُنهى تدريبه

ويطرد من البرنامج، فلا تسل إذن عن مدى الخوف الذي يسيطر على الطالب إذا ضاع أو كاد يضيع، والحمد لله على كل حال.

٢- الاصطدام:

هناك خوف دائم من الاصطدام بطائرات المتدربين الآخرين التي تعج بها سماء ولاية فلوريدا بأمريكا التي تدربت في بلدة من بلدانها، ومرة كنت مع المدرب ومتدرب آخر في رحلة تدريبية، وكان المتدرب في الكرسي الخلفي والمدرب مشغول معي يدربني ويوجهني، فصاح المتدرب القابع في الكرسي الخلفي على إثر رؤيته لطائرة توشك على الاصطدام بطائرتنا، فما كان من المدرب إلا أن ضرب بيديه مقْود الطائرة فانخفضت الطائرة شيئًا ما ومرت الطائرة الأخرى فوقنا، سبحَان الله العظيم فما كان بيننا وبين الاصطدام بالطائرة الأخرى إلا ثوان قليلات، فإن حصل الاصطدام فهو الموت لا غير إلا أن يشاء الله تعالى شيئًا آخر.

٣- تحكم بعض المختبرين والمدربين:

هنالك أمر آخر كان يقلق الطلبة ويُقضّ مضاجعهم ألا وهو تحكم بعض المختبرين والمدربين الأمريكان بنا أيما تحكمَ؛ إذ من طبيعة الاختبارات العملية في علم الطيران أنها ليست خاضعة لعمل محدد وإجابات واضحة المعالم - في الغالب- بل هي نظرة تقويمية عامة من المختبر لما فعله الطالب، وهذا يؤدي إلى أن يكون هذا المختبر «سيد الموقف» كما يقال، ويجعل الطالب تحت إرادته، والمصيبة كل المصيبة أن الحكم الذي يصدره المختبر نهائي ولا يمكن مراجعته، وليس ثمّ إلا المدربون والمختبرون الأمريكان يتداولون الطلاب بينهم، وأما نحن فليس لنا في الأرض من ولي ولا نصير، وكم من مرة كان المختبر يحكم على

الطالب بالرسوب بسبب تعسفيّ أو غير واضح، وهذا كله يجعل الطالب في قلق دائم منذ بداية التدريب إلى نهايته.

أما الاختبارات النظرية فأمرها سهل؛ إذ كل سؤال له درجة محددة، والنجاح في الاختبار حده الأدنى ٨٠٪، لكن لما كان الطالب أمام اختبار واضح المعالم، محدد الدرجات، فإنه لا يشعر أنه قد ظُلم أو غبن إذا لم ينجح فهو لم يجب عن الأسئلة بما يستحق معه النجاح، وليس كذلك الاختبار العملي الذي يختلف كل الاختلاف.

ومما أذكره من شدائد تلك الاختبارات، وكيف نجاني الله منها هو الآتي:

في اختبار الرخصة الخاصة - وهي أول رخصة يحصل عليها طالب الطيران - صعد معي مختبر من إدارة الطيران الفدرالي الأمريكي، وكان قد كبر حتى شاخ، فطلب مني عمل بعض الحركات في الطائرة إلى أن اضطرب اتجاه الطائرة، وكان عليّ أن أعيد ضبطه مستعينًا بالبوصلة لكني نسيت في غمرة انشغالي بأداء ما طُلب مني، فصار اتجاه الطائرة غير متوافق مع البوصلة، فطلب مني المختبر التوجه إلى مطار فتوجهت إلى آخر قريب جداً منه، وكان ذلك بسبب خطأ مني في عدم تجديد اتجاه الطائرة مستعينًا بالبوصلة -كما مر- فلما رأينا المطار وأنه غير المطار الذي يريده صاح بي غاضبًا: هل هذا هو المطار أو مطار آخر؟ فبينت له خطئي، فصاح بي: ارجع بنا إلى مطار كذا، وهو المطار الذي نتدرب فيه وأقلعنا منه، فما شككت أني قد رسبت في الاختبار بسبب غضب المختبر وصياحه، فلما قربنا من البلد طلب مني أن أهبط بطريقة معينة ففعلت، فسُر بها، فلما نزلنا إلى الأرض ومشيت خلفه إلى المكتب كتب لي ورقة نجاح بيضاء، وكان من نجح يكتب له ورقة بيضاء، ومن رسب يكتب له ورقة حمراء، فحمدت الله تعالى كثيراً.

- في الاختبار النهائي الذي يتحدد به النجاح النهائي في مرحلة التدريب الأوليّ والعودة إلى البلاد بالشهادات، صعد معي ذلك المختبر نفسه - وكان اسمه نريجان - ويتعرض الطالب في ذلك الاختبار إلى ضغط نفسي كبير جداً؛ وذلك لأنه يتحدد به مستقبله ويعود بعده إلى بلاده لبدء مرحلة جديدة، صحيح أنه يمكن الإعادة إذا وقع الرسوب لكن إذا كان هناك ضغط نفسي في الاختبار الأولي، فما بالكم بالحالة النفسية للطالب في اختبار الإعادة؟! وقد نجاني الله - تعالى - في ذلك الاختبار من أمور كان يمكن أن تؤدي بي إلى الرسوب، فاللهم لك الحمد ولك الشكر.

ولي الآن بفضل الله - تعالى - زيادة على خمس وثلاثين سنة في سلك الطيران لم أرسب فيها في أي اختبار نهائي سواء كان عمليًا أو نظريًا، ولله الحمد والمنة، وإنما قلت ذلك تحدثًا بنعمة الله تعالى عليّ، وبيانًا أن أمر الطيران هين ليس بالصعب ولا المعقد لكنه مفتقر إلى توفيق من الله تعالى.

٤- التدريب على الطيران البهلواني:

وأذكر أن القائمين على الطلاب فرضوا عليهم التدريب في طائرة صغيرة ليس لها غطاء عُلوي، ذات جناحين في كل جانب، كل جناح فوق الآخر، وقد رُبط الجناح إلى الآخر بحبال!! وفي الطائرة كرسيان أحدهما أمام الآخر، والطائرة قديمة، والناظر إليها لا يرى أنها صالحة للطيران بسبب ما يرى من قدمها وما ظهر عليها من تفكك وتهالك -ولو لم تكن كذلك- فلما حان وقت تدربي على الطائرة، وكان التدريب في يومين متتالين، صعد بي المدرب إلى الطائرة، وكان -فيما أذكر- إيطاليًا كهلاً في غاية من البراعة والقدرة على التحكم في الطائرة إلى الحد الذي ليس فوقه إلا التهور والجنون، فألبسني مظلة -باراشوت- ولبس

هو أخرى، وكانت تلك المرة هي المرة الوحيدة التي لبست فيها تلك المظلة، فلما جئنا لنصعد الطائرة كانت أوامره موجزة وحازمة، ومنها:

إنك لا يمكن لك أن تخاطبني إلا بالسماعة؛ وذلك لأن الطائرة مكشوفة والضجيج هائل، فإذا خاطبتني فلم أرد عليك فاعلم أني قفزت من الطائرة فالحق بي!! فكان هذا كافيًا جداً لإشاعة القلق في نفسي؛ وذلك لأن المدرب وضعني في المقعد الأمامي وكان هو في المقعد الخلفي ولا يمكنني أن أراه ولا أعلم ماذا يصنع، ولما صرنا في الهواء قام بأعمال هي غاية في البراعة لكنها مخيفة: إذ صعد إلى ارتفاع ستة آلاف قدم - قرابة كيلين - ثم أسقط الطائرة بحركة لولبية إلى أسفل حتى رأيت الموت ماثلاً أمامي والأرض قادمة بسرعة عظيمة، ثم إنه أنقذ الطائرة ببراعة، لكن لم يكتف بذلك حتى أمرني أن أفعل الشيء نفسه!! ودلني على الطريقة ثم قال لي: إياك أن تخطئ في كيفية الإنقاذ وإلا فهو الموت لا غير!! وحسبك بهذا تطمينًا!!

ثم إني لما انتهيت من عمل ما طلبه مني بعد لأي وشدة أخذ الطائرة وتوجه إلى شاطئ البحر ونزل إلى مستوى منخفض جداً غير معهود لسائقي الطائرات المدنية أو التدريبية، ثم إنه قلب الطائرة إلى أسفل فأصبحت متعلقًا في السماء على هيئة عجيبة؛ وذلك لأن الطائرة ليس عليها غطاء، والشيء الوحيد الذي يربطني بها -بعد فضل الله تعالى وحمايته سبحانه - هو حزام الكرسيّ فكيف لو انقطع، كل ذلك مَرّ في خاطري وأنا معلق على هذه الكيفية الغريبة، قريبًا من الأرض جداً، والناس كثُر على الشاطئ ينظرون إلى هذين المجنونين وما يصنعان، ثم بعد فراغه مما أراد عدل وضع الطائرة وعلا بها، ثم أمرني أن أفعل الشيء نفسه!! فلم يكفه أني صبرت على صنيعه حتى طلب مني أن أفعل مثله،

فكان ذلك اليوم واليوم التالي له أصعب ما مر بي من أحوال التدريب، وما أظن أنه صُنع بي وبسائر المتدربين ذلك إلا لتقوية قلوبهم، والله أعلم.

٥- الطيران الليلي:

الطيران الليلي أصعب من الطيران في النهار لطبيعة الليل وما يلفه بظلامه من الكائنات، وكان المدرب يرسلني منفرداً في الطائرة بالليل والنهار لاستكمال ساعات التدريب الانفرادي، ومرة طلب مني الذهاب ليلاً إلى مطار عينه لي، فلما نزلت إليه بحثت عن عامل الوقود ليملأ لي الطائرة لكن لم أجده، وذهبت إلى غرفته وطرقت عليه الباب مراراً وبغلظة فلم يفتح لي، وكانت ليلة باردة، وأنا وحيد منفرد في مطار صغير ليس معي أحد، فحسبت كمية الوقود فإذا هي قليلة لكني ظننت أنها كافية لوصولي إلى المطار الذي أتدرب فيه وأنطلق منه، فلما يئست من العثور على عامل الوقود أقلعت متوجهًا إلى المطار، فلما أبصرت أنوار البلدة التي أسكنها وفيها المطار فرحت، لكن فرحتي هذه سرعان ما تلاشت لما بدأ صوت المحرك يختلف ويضطرب لقلة الوقود، واستولى عليّ القلق، وذلك أن هنالك قراراً في أنظمة المعهد أن من اضطر إلى النزول في الأرض لفقد الوقود يُنهى تدريبه ويُطرد من البرنامج ويعود إلى المملكة، وكل ذلك مَثُل أمامي والمحرك يضطرب، هنالك دعوت الله تعالى أن ينقذني مما أنا فيه، وقرأت شيئًا من القرآن إلى أن هبطت الطائرة بأمان، بفضل الله تعالى، وقد أخبرني عامل الوقود في اليوم التالي أن الطائرة لم يكن فيها وقود يمكنك من النزول فكيف صنعت؟ فحمدت الله تعالى على ما أنعم وتفضل به سبحانه.

٦- الطيران في المناطق المزدحمة:

ومن اللطائف التي حصلت لي مما يستحق أن يروى أن المدرس أرسلني في رحلة انفرادية إلى مسافة طويلة أمر بها بعدة مطارات، وفي طريق العودة مررت

بمنطقة يتحكم فيها مركز المراقبة التابع لمطار ميامي، ومطار ميامي يقع في ولاية فلوريدا، ومدينة ميامي في تلك السنة أي سنة ١٤٠١/ ١٩٨١ كانت أضخم من جدة الآن -على سبيل المثال- بما لا يقل عن عشرة أضعاف!! وأما مطارها فهو مضرب المثل في الزحام لا يقارن به أي مطار في منطقتنا العربية الآن بعد خمس وثلاثين سنة من تلك السنة التي كنت فيها ماراً بالمطار، ولم أنزل فيه إنما مررت في أجوائه، وكان مركز التحكم هو الموجه لي ولمئات الطائرات الضخمة والمتوسطة والصغيرة، فلما أوصلني مركز تحكم المنطقة التي مررت بها قبل الدخول إلى منطقة مركز ميامي وجدت أن المسؤول عن المركز لا يكاد يسكت وهو يوجه قائدي الطائرات، ويُسرع في حديثه، فأعلمته بوجودي في منطقته، وكان رقم طائرتي د ٢٣٧٨ فكنت كلما سمعته ينطق بحرف الدال أو برقم قريب من رقم طائرتي حسبته لقلة خبرتي بأمثال تلك المناطق المزدحمة، ولكثرة كلامه وعدم وضوحه لطالب مبتدئ مثلي حسبته يخاطبني!! فأرد عليه، فيقول: ليس هذا التوجيه لك إنما هو لطائرة كذا، لكني بعد ذلك أعدت خطئي هذا وحسبت أنه يكلمني فرددت عليه، فلما كثر هذا مني وضاق به ذرعًا قال لي: اسمع، أنا أراك في «الرادار» فلا تتكلم بحرف واحد حتى تخرج من منطقتي!! ومعه كل الحق في صنيعه ذلك فالحالة في منطقته حرجة ولا تسمح بمثل هذا العبث من طالب مبتدئ مثلي!!

- **اختبار نقص الأكسجين:**

ومن اللطائف أن معهد الطيران رتّب للطلاب رحلة إلى قاعدة عسكرية بها قاعة مُعَدّة على هيئة معينة بحيث إن الطلاب إذا دخلوا فيها سُحب منها الأكسجين تدريجيًا حتى تصبح نسبة الأكسجين في القاعة كنسبته في

الارتفاعات العالية التي تطير فيها الطائرات النفاثة؛ وذلك حتى يُرُوا الطلاب أثر نقص الأكسجين في تصرفاتهم، ومدى تركيزهم العقلي، واضطراب بعض أطرافهم وثقلها، وكان هذا من أعجب ما مرّ بي في مرحلة التدريب، ولما فعلوا بنا ذلك اختلفت ردود أفعال الطلاب بحسب أحوال أجسادهم، وهل هم مدخنون أو ليسوا مدخنين؛ فالمدخن يكون أكثر عرضة للمؤثرات المسبّبة عن نقص الأكسجين، وفي هذا عبرة لأولي الألباب لكن من الذي يعتبر؟!.

هذا الذي تذكرته الآن فأوردته مما علق في ذهني من تلك المدة وما جرى فيها من تدريب، والله المستعان.

●●●

المبحث الثالث:

الدعوة إلى الله تعالى في أمريكا

كان الابتعاث إلى أمريكا من أكبر أماني أكثر الشباب الذين كانوا من طبقتي وجيلي، وكانت أمريكا في أذهاننا شيئًا عظيمًا، وهذا الذي وقر في قلوبنا وعقولنا من عظمة تلك البلاد إنما هو بسبب سمعتها الضخمة، وقوتها الرهيبة، واستيلاء الثقافة الأمريكية على عقول وقلوب أكثر الناس في بلادنا العربية والإسلامية؛ فالأفلام المهمة التي يطالعها الشباب هي أمريكية، والذين فتنوا بالموسيقى الغربية إنما فتنوا بالموسيقي الأمريكية، والمطاعم السريعة هي أمريكية، وهلمّ جرا...

فلما حان وقت ابتعاثي إلى أمريكا كنت محصنًا - بفضل الله تعالى - بالتزامي بديني، ومعرفتي بهشاشة وضعف الأسس التي قامت عليها تلك الحضارة الأمريكية الزائفة، فلما ذهبت إلى هنالك منّ الله تعالى عليّ بالمحافظة على التزامي في وسط بحر مائج هائج من الشهوات، وللأسف كان أكثر الشباب المبتعثين معي لا يتمتعون بالحصانة ذاتها؛ ولهذا وجدت منهم عنتًا وممانعة في دعوتهم إلى الله تعالى إلا القليل منهم، ومن أمثلة ذلك:

١- أردت أن نقيم صلاة الجمعة في سكن الطلاب، فساعدني على ذلك ثلة كريمة قليلة من المبتعثين منهم أخي في الله تعالى الكابتن بدر العليان، وأخي الكابتن سامي البسام، فصرت أدور على بعض غرف الشباب طالبًا منهم أن نقيم صلاة الجمعة في غرفة في السكن كانت قد أعدت مسبقًا للصلاة، فمنهم من استجاب، ومنهم من سكت فلم يرد عليَّ شيئًا.

وأذكر أني طرقت الباب مرةً على إحدى الغرف ففُتح الباب فوقع بصري على ما لا أحب من زجاجات الخمر وامرأتين غربيتين، ومجموعة من المبتعثين، فأغلقت الباب سريعًا حزينًا، وكان جزائي من بعض هؤلاء الفاسدين من المبتعثين أن أرسلوا إلى غرفتي التي كان يشاركني السكنى فيها الكابتن بدر العليان في إحدى الليالي امرأتين فاجرتين بلباس فاضح -كما أخبرني بعد ذلك من رآهما يطرقان الباب- فطرقتا على نافذة الغرفة -وهي في طابق أرضي- طرقًا متواصلاً، وصاحتا لأفتح الباب، فقررت أنا وأخي بدر أن ندعهما يطرقان النافذة والباب بعنف، وألا نفتح لهما أبدًا، خاصة أن النافذة كانت مغطاة بستائر فلا يُدرى هل هنالك أحد في الغرفة أوْ لا، وكفى الله تعالى عنا شرهما، وقد أخبرني بعض المبتعثين بأن بعضهم قد أرسل المرأتين عمدًا، غفر الله لهم.

٢- هنالك مبتعث كانت غرفته تجاور غرفتي، وكنت أمر عليها كلما ذهبت إلى المسجد ورجعت، وكان قد وضع في غرفته صورة كبيرة جدًا تملأ الجدار المقابل للطريق لامرأة عارية كما خلقها الله تعالى، وجدار الغرفة معظمه من زجاج، فنصحته وطلبت منه إزالتها فهز رأسه علامة الموافقة لكنه لم يصنع غفر الله له، وقد انتهى من الدراسة قبلي بمدة، وغادر إلى البلاد وأبقى الصورة كما هي، وإمعانًا في إيذائي فتح سواتر النافذة، وأشعل أنوار الغرفة، وترك الأمر على ما وصفت لكم وغادر إلى البلد، غفر الله له ورحمه فقد توفي بعد ذلك بسنوات قليلات لكن بعد هداية وتوبة، ولله الحمد والمنة.

٣- وقد حاولت أن أجذب الشباب المبتعثين إلى الالتزام بالدين قدر الإمكان، فمن ذلك أنه كان لهم فريق لكرة القدم، فدعوت القائمين على الفريق بأن

يتباروا مع فريق كرة قدم في مدينة أورلاندو، وهي مدينة ضخمة في ولاية فلوريدا وفيها مدينة ألعاب ديزني لاند كما هو معلوم، وكان غرضي أن أحركهم إلى مسجد في أورلاندو، فاحتلت عليهم بالكرة، فاستجابوا وذهبنا في سيارات أربع، وجرت المباراة وبعدها دعوتهم إلى المسجد ليغتسلوا، وكنت قد اتفقت مع القائمين على المسجد على أن نعد لهم عشاء ومحاضرة، وجرى كل ذلك بفضل الله.

- وجرت محاولات أخرى لكن أكثر الشباب المبتعثين معي آنذاك كانت قلوبهم منصرفة عن الالتزام بالدين.

٤- وابتدأت خطبة الجمعة فكان يحضر عدد قليل، فدعوت الشباب غير السعوديين من الذين كانوا يدرسون الطيران في بلدتنا أمثال الأخ عبد الحميد البيجو الليبي، والأخ عبد الله العامري الإماراتي، والأخ توفيق أحمد من البحرين وبعض الإخوة اليمنيين، وشيخ سوري اسمه منذر الحرايري كان قد جاء بابنه ليدرس هو الطيران على كبر في سنه فقد كان أكبر مني بحوالي ثلاثين سنة، وهذا الرجل عجيب في حماسته وحركته الدائبة على عادة أكثر أهل بلده، دعوت أولئك لحضور أول صلاة جمعة، فاجتمع أولئك وغيرهم وأقمنا صلاة الجمعة ولله الحمد، وكانت تلك أول مرة أخطب فيها الجمعة، فكان ذلك تدريبًا لي على الخطبة، وأذكر أن المنبر كان حجرًا كبيرًا أتينا به، فكنت أصعد عليه وأحاول أن أحافظ على توازني المختل بسبب وقوفي على ذلك الحجر وبسبب ارتباكي في أول الخطبة، ولم أكن أعلم آنذاك أنه يجوز الخطبة على أرض المسجد بدون منبر.

ومن اللطائف في أول خطبة لي أن الكابتن سامي البسام الذي ذكرته آنفًا قال لي عقب الخطبة: والله ما فهمت خطبتك ولا ما قلت فيها، وذلك ربما لارتباكي.

٥- ولما جاء رمضان أقمنا صلاة التراويح في المصلى، وكان يأتي الصلاةَ عددٌ لا يتجاوز العشرة، وكان في ذلك خير ولله الحمد، وكانت صلاتي تلك بهم أول صلاة تراويح أصليها إمامًا.

٦- ومن لطائف ما جرى في أمريكا في باب الدعوة إلى الله - سبحانه وتعالى - أني ضممت إليّ مجموعة من الشباب أتقوى بها ويتقوون بي، وذلك حتى لا ينفرد منا واحد فيغرق في بحر الشهوات التي لا تنقطع هنالك، وذلك كما بيّن الحبيب المصطفى صلى الله عليه وسلم في حديثه: «**إنما يأكل الذئب من الغنم القاصية**» وكان بعضنا يُعنى ببعض، ويَحْدب بعضنا على بعض، وفي معظم الأوقات كنا معًا، فإذا أردنا الذهاب إلى مَكان ذهبنا مجتمعين، وإذا أردنا الفُرجة والاسترواح إلى شيء فعلناه مجتمعين، وكنا نصلي معًا صلوات الجمعة وسائر الفروض الخمسة خاصة الفجر، ومرة أردت الذهاب إلى أورلاندو لمقابلة شخص هنالك فذهبت في الصباح الباكر وعدت في الليل متأخرًا، وفي اليوم التالي أتاني أحد أفراد هذه المجموعة متضايقًا باكيًا، فسألته عن شأنه فأبى أن يخبرني وتمنع طويلاً حتى خفت أن يكون قد خالف أمر الله - تعالى - في شيء عظيم، وكنت كلما ألححت عليه ليخبرني أجاب بأنه إذا صنع خاف من غضبي عليه وعلى سائر أفراد المجموعة، وهذا كان يزيد في قلقي، فلما بلغ الأمر مبلغه، وطال عليّ ما أجده منه من تمنع وتخوف من إخباري أمرته أمرًا جازمًا بأن يخبرني بما جرى، فقال وهو يبكي: ذهبنا البارحة إلى السينما، فسُرّي عني والله ما كان بي من قلق وخوف، وأظهرت له الضيق بما صنعت المجموعة، وبينت له أن تلك الأماكن لا تليق بالمسلم لأنه سيشاهد فيها ما أمره الله - تعالى- أن يغض بصره عنه، وأظهر لي تأسفًا عظيمًا وأنه ومَن معه لن يعودوا إلى ذلك

الصنيع، لكني وجدت في قرارة نفسي راحة أن الأمر لم يتجاوز الذهاب إلى السينما، وهو وإن كان لا يجوز لكن يظل في دائرة بعيدة عما دار في ذهني من مخاوف، وحمدت الله - تعالى - أن أثمرت التربية وحلقات القرآن وصلوات الجمعة والجماعة في بناء شخصية كتلك التي تجد تخوفًا بالغًا من صغار الذنوب على ذلك الوجه الذي وصفت، وتذهب إلى حد الاعتراف بما رأته جرمًا لا تستطيع الصبر عليه، فالحمد لله على بركة الاجتماع على الطاعة، وغرس الإيمان في النفوس إلى ذلك الحد الرائع الجليل.

٧- ومما أذكره فلا أنساه ما حدث في حفل أقامه المبتعثون في بلدة فيروبيش لتكريم الطلاب الناجحين ومدربيهم، فدعوني للحفل فاعتذرت لهم، واعتللت بأني لا أحب حضور مثل هذه الحفلات؛ لأن المدربين سيأتون بأزواجهم وسيكون هنالك اختلاط، فوعدوني أن يكون المبتعثون بمعزل عن النساء، فجئتهم وقد اكتمل عقد حفلهم، فلما دخلت القاعة وكانت كبيرة ضخمة وجدت المبتعثين يجلسون إلى طاولة كبيرة، والمدربين يجلسون مع أزواجهم إلى طاولة أخرى بعيدة بعض الشيء عن طاولة المتدربين، فلما دخلت إذا بمدربي - ويدعى روبرت ريفيل وهو دمث الأخلاق، لطيف المعشر - يهب قائمًا ويشير إليّ بسعادة منبئًا المدربين الآخرين بأني طالبه، وأقبل عليّ يصافحني، وأرادت زوجه فعل الشيء نفسه فرفضت مصافحتها لكني لم أبين لها سبب عدم المصافحة ولم أعاملها كما ينبغي بل صافحت المدرب ثم أدرت ظهري لها قائلاً: لا، لا، بجفاء، فلا تسألوا أيها القراء عن صدمتها وصياحها وبكائها، وتكرار قولها: لماذا أنا؟ لماذا أنا؟ ويبدو أنها قد أصابها الحرج الشديد والضيق بسبب رفضي مصافحتها أمام المدربين وأزواجهم وسائر المتدربين، فلما رأى ذلك أحد المتدربين وكان أكبر مني بثمان سنوات هبّ واقفًا واتجه نحو المرأة واعتذر لها،

أما أنا فكأن شيئًا لم يحدث فأقبلت على الطلاب وجلست بينهم، وأظن - والله أعلم - أنه كان يمكنني أن أعامل المرأة بطريقة أفضل، وأن أبين لها أن عدم مصافحتي لها لا يعني احتقارها إنما هو أمر الله تعالى لا أستطيع تجاوزه، لكن حماسة الشباب وقلة الخبرة والتجربة آنذاك دفعتني لهذا الصنيع الذي لا يحسن في الدعوة إلى الله تعالى، ولا في إحسان المعاملة والبر الذي أمرنا الله تعالى به بقوله: ﴿**لَا يَنْهَاكُمُ اللَّهُ عَنِ الَّذِينَ لَمْ يُقَاتِلُوكُمْ فِي الدِّينِ وَلَمْ يُخْرِجُوكُم مِّن دِيَارِكُمْ أَن تَبَرُّوهُمْ وَتُقْسِطُوا إِلَيْهِمْ إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُقْسِطِينَ**﴾ [الممتحنة: ٨].

٨- ومن اللطائف التي جرت في مدة دراستي في أمريكا ولا أزال أذكرها أنه كان يدرس في مدرسة الطيران التي أدرس بها شباب من دول خليجية عدة منهم شاب بحريني اسمه توفيق علي، وهو اليوم طيار في الخطوط العمانية، وقد كانت لغته شيئًا طريفًا جديدًا بالنسبة إليَّ؛ إذ لم أكن قد سمعت بحرينيًا يتحدث قبل هذا، فمرة دق عليّ باب الغرفة ومعي زميلي فيها الكابتن بدر العليان فسألنا السؤال التالي:

بالله ألاقي عندكم بَالِيس أَدْعَم مال يُواتي؟ فتعجبنا مما قاله، وطلبنا منه ضاحكين التوضيح فهو كمن يتحدث بلغة أخرى، فقال: باليس هو الدهان المستعمل للحذاء (البوية)، وأَدْعَم: أي أسود، ومال: أي لـ، ويُواتي أي أحذية، وهو في الأصل الأعجمي جوتي وجمعها: (جواتي) ثم أبدل الجيم ياءً على طريقة بعض أهل الخليج، فإذا بهذا الأخ البحريني يريد دهانًا أسود لحذائه!! وعرف الأخ تعجبنا من لغته فصار يُتحفنا المرة بعد الأخرى بألفاظ غريبة من باب ذلك الحذاء، فتارة يقول لنا: زِنْجَفْرة، وتارة: قِيْلَمة، وتارة طُوفة، وهكذا... وهذه الألفاظ الغريبة تعني: القميص، والسلحفاة، الجدار، فيما أذكر.

دعوة غير المسلمين:

من الأمور المهمة التي حدثت لي أثناء دراستي في أمريكا هي التصدي لدعوة غير المسلمين، وتفصيل ذلك في التالي:

أردت مرة الإقلاع بالطائرة في رحلة تدريبية، فوجدت شابًا أسود يملأ خزان وقود الطائرة، فسألني: هل أنت مسلم؟

فقلت له: نعم.

فقال: لديّ عدة أسئلة عن الإسلام.

فقلت له: أنا الآن مشغول بالتدريب، فهلا جئتني للسكن؟

فوافق وضربت له موعدًا جاءني فيه هو وابن عمه، ووقفا على باب الغرفة وعلى لسانهما سيل من الاتهامات والافتراءات ضد الإسلام والمسلمين، فأشرت لهما بالقعود وأتيت لهما بمشروب، ثم أخذت في الإجابة عن شبهاتهما، وقد أعانني الله إذ قرأت كتابين الأول هو «هداية الحيارى في أجوبة اليهود والنصارى» للإمام ابن القيم -رحمه الله تعالى- وكتاب «شبهات حول الإسلام» للأستاذ محمد قطب، رحمه الله تعالى، وذلك قبل قدومي إلى الولايات المتحدة، فاستطعت الرد على الشبهات الكثيرة التي أثاراها في وجهي، وهنا أذكّر كل شاب بأهمية القراءة الجادة لأنها تنقذه بفضل الله تعالى في المواقف الحرجة، فبرد حماسهما وأخذنا في الأحاديث الودية بعد ذلك، وللعلم فإنهما لم يتركا شيئًا تقريبًا إلا وذكراه: الإسلام والرق، الإسلام والمرأة، الإسلام والميراث... الخ.

أما ابن عمه فأسلم بعد أسبوعين وسمى نفسه رمضان، ثم غادر إلى ألمانيا في بعثة الجيش الأمريكي هناك وانقطعت عني أخباره، أما هو واسمه سيلفستر فقد

بقي معي قرابة خمسة أشهر لا يكاد يفارقني إلا في وقت العمل أو الدراسة، وذلك أنه كان طالبًا في الجامعة ويعمل ليوفر ثمن دراسته، وكنت ومعي رفيقا دربي الأخوان الفاضلان بدر العليان وسامي البسام لا نكاد نفارقه ولا يفارقنا، وكان يحضر المسجد ويشاهدني وأنا أخطب الجمعة على أنه لا يفهم العربية، وطلب مني أن أذهب إلى الكنيسة معه فذهبت فوجدت عجبًا فالكنيسة للسود فقط، وطقوس العبادة كلها موسيقى وأغان، فلما فرغت الطقوس اختلى القس بنا وحادثته وحادثني ثم سألني: هل أنت محمدي؟! ثم أخذ في كلام طويل عن المعجزات في الإنجيل! وكل هذا لأني حدثته عن الإعجاز العلمي في القرآن الذي كان نجمه صاعدًا آنذاك، فلم يأت الرجل بشيء، على عادتهم في المجادلة بالباطل.

قد مكثت مع سيلفستر قرابة خمسة أشهر نذهب كل نهاية أسبوع إلى مكان للتنزه وكنت أريد دعوته بهذا، وكان يأتيني إلى الغرفة كثيرًا، وذات جمعة وأنا أخطب وأنظر إليه قلت في نفسي: يا رب إلى متى أنا مع هذا الكافر!! هذا آخر أسبوع فإن اهتدى وإلا فارقته، وبعد الجمعة ذهبنا إلى ميامي كعادتي معه كل أسبوع، وفي الطريق قلت له: أين نذهب في ميامي؟! فقال: كنت وأنا صغير قد مررت وأمي بمسجد كبير!!

فقلت: هل تستطيع أن تأخذني إليه؟

فقال: نعم، فأوصلني إلى مسجد ضخم بمنارة وقبة!! فقلت: انتظر ها هنا، وصعدت فوجدت ويا للعجب وارث الدين محمد بن أليجا محمد صاحب جماعة «أمة الإسلام»، وهو الذي صحح عقائد جزء من أمة الإسلام وسمى أتباعه «البلاليين»؛ حيث كان قد درس في الأزهر وعرف ضلال أبيه، وقد

ناصبته جماعة أبيه العداء بعد موت أبيه، وتعرض للقتل وقصته طويلة، فقلت له: معي في السيارة شاب أسود كافر فهل يصلح أن أصعد به؟! فقال: نعم هذا وقت دعوة، فصعدنا وجلسنا نستمع إلى دعاة السود المتحمسين وقصصهم العجيبة وتضحياتهم في الدعوة إلى الله تعالى، ثم عدنا أدراجنا إلى بلدتنا، فافترقنا.

ثم بعد ساعة أو نحوها جاءني وهو يرتجف وممتلئ عرقًا فقال: إذا أردت أن أسلم ماذا أصنع؟ الله أكبر! هذه هي الهداية العجيبة؛ إذ كان ذلك آخر أسبوع لدعوته كما قررت فجاءته الهداية على عجل، سبحان الله! فأرشدته للاغتسال والشهادتين، وبقي معي قرابة شهرين يتعلم سوراً من القرآن ويؤذن في المسجد ويصوم الإثنين والخميس! ثم لما أردت الرجوع إلى البلد بكى بكاءً مرًا واحتضنني مودعًا.

جريمة مزدوجة:

وبقيت أراسله مدة حتى فاجأني بسؤال عن الطلاب الطيارين السعوديين الذين تركوا ربهم في مكة - بتعبيره - وجاءوا إلى أمريكا يعيثون في الأرض الفساد!! فبينت له أنهم لا يمثلون الإسلام الصحيح، وأنهم ضالون، فقال: كان يجب عليك أن تدعوهم قبل أن تدعوني، ثم لم يطق البقاء مع هؤلاء الطلبة فانتقل إلى ولاية جورجيا معقل جماعة أمة الإسلام الضالة التي ذكرتها بإيجاز آنفًا، ثم تأثر بهم بعد ذلك في قصة طويلة وفسدت عقيدته، وكل هذا بسبب أولئك الطلاب الفاسدين الذين لم يحافظوا على الأمانة بعد مغادرتي، ولم يضربوا له المثل الصحيح لما ينبغي أن يكون عليه المسلم، فجريمتهم مزدوجة؛ حيث ضلوا في أنفسهم وأضلوا غيرهم، نسأل الله السلامة والعافية.

وقد رجعت إليه بعد سنتين في أتلانتا جورجيا بصحبة الكابتن يوسف فلاته -حفظه الله- لأرده عن باطل «أمة الإسلام» لكن كان قد تجذر ضلالهم في نفسه، وإنا لله وإنا إليه راجعون، والمصيبة أنهم يدعون الناس في أمريكا إلى الإسلام لكن على طريقتهم الضالة.

ولقد اخترت الكابتن يوسف فلاته ليصحبني لثلاثة أسباب:

١- للونه المماثل للون سيلفستر، وهذا أجدر في التقبل والاستجابة، كما هو معلوم.

٢- للغته الإنجليزية المتميزة.

٣- لمعرفته الجيدة جداً بسلوك الأمريكان السود، فقد كان مخالطًا لهم أثناء بعثته، وقد ابتعث قبلي بسنوات، فهو أسنّ مني ببضع سنين، حفظه الله تعالى ونفع به.

ونزلنا ضيوفًا في بيت سيلفستر، وكان معه شاب أكبر منه ببضع سنين، وكان ذلك الشاب على درجة عالية من فهم تلك العقيدة الباطلة، ويحسن مجادلتنا في أمرها، وفي صباح أحد الأيام أخبرني الكابتن يوسف أن ابن عم سيلفستر الذي أخبرتكم بشأنه آنفًا وأنه أسلم عقب دعوتي له بقليل اتصل به هاتفيًا، فظن سيلفستر أننا نائمان فقال له: إن محمداً عندنا ويريد أن يحادثك لكن إياك أن تستجيب له، وسمع المكالمة الكابتن يوسف الذي لم يكن قد استغرق في النوم تمامًا، وفي الصباح أخبرني بما جرى، ونصحني بأن نغادر البيت سريعًا ونعود إلى البلاد؛ لأن سيلفستر لم يعد مأمونًا وربما عمد إلى إذايتنا هو وصاحبه، فاستجبت لنصحه وغادرت أمريكا حزينًا آسفًا على ما جرى على سيلفستر والتغير الذي أصابه في عقيدته وأخلاقه.

دعوة السود

تاريخ السود في أمريكا تاريخ مهم لنا، وذلك أن كثيراً منهم مسلمون في الأصل ونُصِّروا بقوة سادتهم الجدد، وتعرضوا لاضطهاد لا مثيل له لمدة قرون، فينبغي دراسة تاريخهم دراسة جيدة والاستفادة منه في دعوتهم ومخاطبتهم؛ وذلك لأنهم اليوم أسرع الأمريكيين دخولاً في الإسلام، ومعرفة تاريخهم وما تعرضوا له من مظالمَ يساعد على إحسان الصلة بهم أكثر وتمتين العلاقة بهم على وجه أجود وأفضل، ونحن المسلمين أقرب الناس إليهم وإلى قلوبهم كما لمست ذلك بنفسي ووقفت عليه من خلطتي بهم، وأظن أننا لو عُنينا بهم على وجه مناسب لتحول كثير منهم إلى الإسلام، وحبذا لو خُصصت جهة ما للعناية بهم، والتخصص في دعوتهم، خاصة أن هناك دعوة مشبوهة قوية تعمل هناك في صفوفهم باسم الإسلام وهي دعوة أمة الإسلام التي كان يرأسها أليجا محمد ثم لويس فرقان الذي يدّعي الإسلام هو وجماعته، ومبادئ جماعتهم تدل على ضلالهم، فهم يؤمنون برسول بعد رسولنا ﷺ، وغير ذلك من الكفريات، وهي جماعة نشطة عاملة تهدد الوجود الإسلامي في أمريكا خاصة بين صفوف السود.

●●●

المبحث الرابع:

عودتي من أمريكا

لما فرغت من تحصيل رخص الطيران المطلوبة عدت إلى بلادي فرحًا مسرورًا، وأذكر أني من شدة استعجالي في العودة، وعِظَم الشوق الذي خالطني لم أصبر حتى أرجع من نيويورك إلى الظهران كما جئت منها إلى نيويورك، بل ذهبت إلى مطار أورلاندو وأقلعت منه إلى لندن، ومن لندن إلى جدة، لكن حصل لي في لندن ما لم يكن في حسباني ؛ إذ لما وصلت إليها أنبأنا قائد الطائرة أن لندن يلفها الضباب وأنه متوجه إلى باريس ، ومكث مدة في باريس حتى انقشع الضباب عن المطار ثم عاد إلى لندن، فلما جئت إلى موظف الخطوط البريطانية أخبرني أني قد تأخرت فأقلعت الطائرة، فسألته عن الرحلة المقبلة فقال: غدًا أو بعد غد، ولا أذكر الآن بالضبط، فأُسقط في يدي وذلك لأني ليس في جوازي تأشيرة لدخول لندن وسأضطر للمكث في المطار كل تلك المدة، ولكن الخبر السارّ الجليل انبعث من مكبرات الصوت ليُنبأ مَن في المطار أن طائرة الخطوط البريطانية المتوجهة إلى جدة عادت أدراجها إلى مطار لندن بعد إقلاعها بسبب عُطْل في أحد محركاتها، فحمدت الله -تعالى- على ذلك، وما هي إلا سويعات إلا وركبت الطائرة التي فاتتني، فاللهم لك الحمد.

ولما وصلت جدة سجدت لله شكرًا على أرض المطار بعد وصولي؛ وذلك لشدة شوقي إلى بلدي وأهلي؛ ولما كنت عليه من ضغط في التدريب بينته من قبل.

وبعد يوم أو يومين ذهبت إلى إدارة التدريب التي حددت لي موعداً لبدء الفصل التدريبي الخاص بالطيران النفاث ؛ إذ لم أتدرب في أمريكا إلا على الطائرات المروحية الصغيرة .

ومن اللطائف التي تذكر ها هنا أني تزوجت في تلك المدة وفي خضم التدريب ، فكنت آتي الفصل مرهقًا حتى أني مرةً نمت من شدة التعب ، وهذا لم يحدث لي في حياتي الدراسية كلها لا من قبل ولا من بعد ، وهو من الأشياء التي لا تتسامح فيها إدارة الطيران ، لكن ما باليد حيلة .

ثم لما فرغت من المدرسة النظرية بدأ التدريب في الجهاز التشبيهي الذي يكاد يماثل الطائرة ، يُدعى بـ «Simulator» وهو أعجب شيء وأغربه عليّ في ذلك الوقت ، فهو غرفة قيادة مركبة على اسطوانات تتحرك في محاور مختلفة ، فمن دخل تلك الغرفة خُيل إليه أنه يقلع ويهبط حقًا ؛ ففي الغرفة نوافذ تماثل نوافذ غرفة القيادة تمامًا ، ورُكب عليها آلات تصوير لتبدو من نوافذ الجهاز البلاد المختلفة ، ويشعر الطيار أنه يطير فوقها ، وإذا أتى إلى المطار وهبط يشعر بلين الهبوط أو شدته ، وهذا الشعور قريب جداً من الحقيقة إلى درجة مدهشة ، هذا والغرفة ثابتة لا تتحرك إلا على محاور متصلة بها ، فسبحان من علم الإنسان ما لم يعلم .

هذا كان في الماضي ، أما الآن فهذه الأجهزة التشبيهية ارتقت صناعتها ودقّت ، وتفنن العلماء في جعلها قريبة من الطائرة إلى حد قريب من التطابق بحيث استغني عن المرحلة الثانية وهي التدريب بطائرات بدون ركاب ، وهي المرحلة التي سآتي على وصفها بعد قليل ، إن شاء الله تعالى ؛ إذ بعد النجاح في اختبار الجهاز التشبيهي أصبح الطالب ينتقل إلى الطيران بطائرة فيها ركابها ،

وهذا اختصر مدة التدريب، وأرواح المدربين من أخطار وعناء التدريب بطائرة بدون ركاب، فقد كان الطلاب يتدربون على الصعود والهبوط في مطار الوجه وهو مطار صغير شمال المملكة، هادئ سهلي وعلى البحر، قليل الرحلات، فكان المدربون يأخذون الطلاب مثنى وثلاث ورباع بطائرة بدون ركاب، والطلاب محدودو الخبرة، وهذا يُعرض الطائرة للحوادث، ثم إنه في بعض الأحيان لا يستطيع المدرب التدرب في الوجه لسبب أو لآخر فيكون التدريب في المدرج الأيمن في جدة، ومطار جدة فيه زحام يُعرض الطيارين المتدربين وطائرتهم للخطر، ويكون المدرب في قلق دائم بسبب الطائرات الأخرى الموجودة في المنطقة، فالجهاز التشبيهي المتقن عوض عن التدريب بطائرة بدون ركاب.

ومن المواقف الطريفة أثناء التدريب على الجهاز التشبيهي أني نزلت مرة متعجلاً من البيت لأدرك الوقت المحدد لبدء التدريب، ومررت بمسجد بجوار مركز التدريب فصليت الظهر أو العصر -لم أعد أذكر الآن- فلما خرجت لم أجد حذائي!! والمشكلة أن حذائي ذو مقاس كبير غير موجود في أسواقنا حين ذاك، فبحثت في صندوق السيارة الخلفي على شيء ألبسه فلم أجد إلا مداسًا نسميه المداس الشرقي وكان أحمر لامعًا!! قديمًا قد تداخل بعضه في بعض بسبب طول مكثه في صندوق السيارة وما وضع عليه من متاع!! فاضطررت إلى لبسه، فلكم أن تتخيلوا هذا المداس الأحمر اللامع القديم يُلبس مع لبس الطيران!! فلما جئت إلى مركز التدريب رأيت على بابه أحد الشُرَط -العسكري- فقلت له: هل لك أن تعيرني حذاءك لألبسه مدة التدريب وأعيده إليك؟!! فنظر إليَّ متعجبًا وقال: هل أنت مجنون؟! هذا عهدة لا أستطيع التفريط فيه بأي وجه، وكنت قد عزمت لصغر حذائه أن أكسر كعبه وأدخل

قدميّ فيه!! فلما جئت إلى المدرس جئته على استحياء - وكان أمريكيًا قد شاخ- لكنه كان دمث الخلق، سهل التعامل، لين الجانب، لا يقف عند صغائر الأخطاء، ولا يدقق فيما يمكن عدم التدقيق فيه، وإنما قلت هذا لأن بعض المدربين يدققون تدقيقات لا لزوم لها، ويقفون عند أمور من الصغائر لا يقف عندها عقلاء المدربين أصحاب الخبرة الطويلة، وأخبرته بالخبر فتبسم وقال: أنا لا علاقة لي بما تلبسه في قدميك المهم أن تضبط الطيران، ففرحت أيما فرح بما قال وتخلصت من موقف حرج جدًا؛ لأنه كان يملك - نظامًا - أن يعيدني إلى البيت ويلغي الحصة التدريبية، وكم فعل مدربون هذا لأقل بكثير مما صنعته، والحمد لله رب العالمين.

ومن المواقف التي أذكرها أنه لما حان وقت الاختبار في الجهاز التشبيهي حضر أحد المختبرين السعوديين، فلما أوجز لي ما سيصنع معي وسألني عدة أسئلة لمحت في يده خاتم ذهب، وكان ذلك المختبر مهيبًا صعب المراس ليس حريصًا على دينه غفر الله له فقد توفي قبل سنوات، وكان التصرف السليم يقتضي أن أتحدث معه عقب الاختبار وظهور نتيجته لئلا ينتقم مني لكن كنت في ذلك الوقت ممتلئًا حماسة، وكانت جذوة الإيمان مشتعلة في نفسي وليست خامدة كما هي اليوم، فالمهم أني قلت له يا كابتن أريد أن أنصحك أن تترك خاتم الذهب هذا، فنظر إليّ متعجبًا جدًا وقال لي: أنت لن تستطيع الاستمرار في سلك الطيران وأنت هكذا!! ثم انقضى الاختبار بسلام ولله الحمد والمنة.

ثم عقب هذا الاختبار في الجهاز التشبيهي انطلقت إلى عالم آخر وهو عالم الطيران الحقيقي لأتدرب على طائرات ٧٣٧ النفاثة لأتخرج عقب التدريب مساعد طيار، وبدأت التدرب بطائرة بدون طيار ومما حدث لي من طرائف آنذاك هو التالي:

أولاً: كان المدرب على الطائرة بدون ركاب في مطار مدينة الوجه أمريكيًا أيضًا وأذكر أن اسمه كان «جون شوتينهايمر» وكان من أصول ألمانية، فأخذني ورفيقي في التدريب في طائرة من جدة إلى الوجه، في زُهاء ساعة، وكان هذا المدرب في غاية من الجرأة والإقدام، وكان يحسن قيادة الطائرة على غاية ليس بعدها غاية إلا التهور الشديد، فكان مما يصنعه بنا ليقوي قلوبنا أنه بعد الإقلاع مباشرة يلف بالطائرة حتى يخيل إليّ أن الجناح سيصطدم بالأرض، ولا يصبر إلى الارتفاع المحدد نظامًا وذلك لغرض تقوية قلوبنا كما ذكرت آنفًا، وأذكر مرة أنه أخذ الطائرة إلى عُرض البحر ونزل إلى ارتفاع أربعمائة قدم ودار بالطائرة إلى أكثر من زاوية ٤٥ - وهذا ممنوع في الطائرات التي فيها ركاب إذ الحد الأقصى ثلاثون درجة - وكانت سرعة الطائرة إلى أقصى حد؛ وكنت أجلس في المقعد الذي خلف الطيار، ورفيقي في مقعد مساعد الطيار، فحاولت أن أرفع يدي عن مسند المقعد فما استطعت إلا بصعوبة بالغة، وذلك أنه كلما زادت درجة دوران الطائرة زاد ثقل الجسد، وإذا أضفت إلى درجة الدوران السرعة القصوى زاد الطين بلّة، وصعب الأمر أكثر، وهذا الطيار هو من أجرأ المدربين الذين دربوني في الخَطوط السعودية.

ثانيًا: وفي مرة كان التدريب في جدة ولم نذهب إلى الوجه، وكنت منفردًا معه وليس معنا في الطائرة أحد؛ لأن المتدرب الآخر الذي معي لم يستطع الاستمرار في التدريب لضعف قدراته، وكان المطار القديم مغلقًا رسميًا لكنه بقي مفتوحًا أمام رحلات التدريب فقط، وكنت أشعر بسعادة بالغة وأنا أهبط وأصعد، وسر فرحي ذلك أني لما كنت في مدرسة الثغر النموذجية بجدة طالبًا - وقد ذكرت هذا في مبحث سابق من هذه الرسالة - كانت الطائرة تهبط في ممر جوي فوق المدرسة في ارتفاع منخفض جدًا، وكنت أرى تلك الطائرة وأحلم

باليوم الذي أقودها فيه، فلما كنت أهبط وأصعد في ذلك المطار تذكرت أيامي تلك بل كنت أرى المدرسة -التي بقيت فيها ثنتي عشرة سنة- تحتي كلما هبطت، فسبحان الله مقلب الليل والنهار.

وأذكر أن ذلك الطيار الجريء المقدام فعل بالطائرة شيئًا عجيبًا لم أسمع بمثله من قبل، ذلك أني لما كنت أصعد وأهبط في ذلك المطار القديم، وكانت الطائرة تمر فوق جدة بأحيائها الجديدة والقديمة، فخطر في بالي سؤال سألته إياه: هل يمكن أن أفتح نوافذ غرفة القيادة؟ فأجاب دون تردد: نعم، وطلب مني أن أفرغ الطائرة من الضغط بطريقة معلومة عند الطيارين، ثم أمرني أن أحزم أوراقي ولا أترك شيئًا في غرفة القيادة غير موثوق بوثاقه، ثم فتح نافذته وفتحت نافذتي في طائرة نفاثة فلا تسأل عن الهواء وتدفقه داخل غرفة القيادة، ولا تسأل عن صوت المحركات الهائل، فالمحركات القديمة كانت مزعجة غاية الإزعاج والنوافذ مغلقة فكيف إذا فتحت، وظللنا هكذا برهة من الوقت في سعادة غامرة في تجربة لا أظن أن أحد طياري الطائرات النفاثة مرّ بها من قبل، والله تعالى أعلم.

ثم لما انتهيت من مرحلة التدريب على الطائرة بدون ركاب انتقلت إلى مرحلة التدريب على الطائرة بالركاب، وهي مرحلة حرجة لما فيها من صعوبة وحرج، لأن أي خطأ كبير قد يعرض الطائرة والركاب للأذى، وكنت أطير في مطارات صعبة ذات تضاريس مؤثرة على الطائرة مثل أبها والباحة والمدينة النبوية المنورة، والحمد لله مرت تلك المدة بسلام إلى أن حان وقت الاختبار وكانت الرحلة مع الكابتن سامي الصويغ، وكانت من جدة إلى الرياض إلى أبو ظبي، ثم من أبو ظبي إلى الرياض إلى جدة، وكانت الرحلة في نهار رمضان، وكنت وهو صائمين، حتى أنه

حذرني قبل الرحلة بقوله: إذا أخطأت فلا تعتلّ عليّ بالصيام لأني لن أقبل عذرك!! والحمدلله كانت رحلة موفقة تخرجت بعدها مساعد طيار؛ لأبدأ مسيرة طويلة مدتها عشر سنوات قضيتها مساعداً قبل أن أصبح قائد طائرة، وتدرجت من مساعد طائرة ٧٣٧ إلى مساعد طائرة إيرباص ٣٠٠-٦٠٠، ثم مساعد طائرة على طائرات الترايستار، ثم مساعد طائرة على طائرات الجامبو ٧٤٧، ثم صرت قائد طائرة 737، ثم قائد طائرة إيرباص ٣٠٠-٦٠٠، ثم قائد طائرة جامبو ٧٤٧ وإلى الآن أطير بتلك الطائرة منذ سنة 1421 إلى يوم الناس هذا.

والطريف أن الكابتن سامي الصويغ الذي اختبرني لأكون مساعد طائرة سنة ١٤٠٣ هو نفسه الذي اختبرني لأكون قائد طائرة جامبو سنة ١٤٢١ بعد ١٨ سنة، فسبحان الله العظيم كيف يدير الليالي والأيام.

ثم تنقلت في طائرات عديدة للتدرب عليها، ومما أذكره من طرائف في مدة التدريب هو التالي:

أولاً: لما ذهبت إلى مدينة تولوز في فرنسا سنة ١٤٠٤/ ١٩٨٤ لأتدرب على طائرة الإيرباص، كانت مادة الدراسة صعبة وطويلة ومعقدة لطيار قليل الخبرة والتجربة مثلي آنذاك؛ وذلك أني قد تخرجت مساعد طيار على طائرات ٧٣٧ قبل ٩ أشهر فقط من تاريخ ابتعاثي إلى فرنسا؛ وذلك لحاجة الخطوط إلى طيارين على تلك الطائرة، فعانيت من تلك الدراسة، لكن القائمين على التدريب أنجدوا الطلاب آنذاك بأن أعطوهم كتابًا يحوي ثلاثمائة سؤال في شتى أجهزة الطائرة، وضربوا لهم موعداً للاختبار، فحفظت الإجابة عن ظهر قلب ونجحت في الاختبار، وكان هذا بالنسبة لمساعدي الطيارين كافيًا، أما قواد الطائرة فكان لا بد لهم من دراسة مفصلة لا يغني عنها كثيراً ذلك الكتاب، لكنه

كان لي رحمة ومساعدًا كبيرًا على تخطي عقبة الدراسة، فتفرغت للدعوة إلى الله - تعالى - وزيارة المدن الفرنسية القريبة وإلقاء المحاضرات على ما فصلته في حلقة «أيام في تولوز» وهي موجودة في القسم الأول من الذكريات الذي سينشر قريبًا إن شاء الله -تعالى- وموجودة أيضًا في موقعي «التاريخ» لمن أراد الرجوع إليها.

وتدربت في الجهاز التشبيهي الذي وصفته قريبًا، ثم لما جاء وقت الاختبار ظهر التساهل الكبير الذي يميز المختبرين «الخواجات» فكان المختبر معينًا من قِبَل مصنع الإيرباص، فاختبرني في أقل من خُمس ما أُختبر به في بلادي من متطلبات الاختبار، وقائد الطائرة كان كهلاً هولنديًا فاختبره كذلك في أشياء قليلة جدًا، أخطأ في أحدها خطأ لا يغتفره المختبرون وقد نبهته إليه بعد فوات وقت التنبيه عليه بعشر دقائق، فما كان من المختبر إلا أن قهقه قهقهة عالية جدًا وغريبة، وهذا عجيب منه إذ كان المفروض أن يكون غاضبًا، لكن لا عجب إذا عُرف أن رائحة الخمر كانت تفوح من غرفة الجهاز التشبيهي من المختبر والقائد المتدرب!! وإنا لله وإنا إليه راجعون.

ولما عُدت إلى المملكة عدت بحصيلة هي ذلك الكتاب ذو الأسئلة الثلاثمائة وقد حفظت الإجابات عن ظهر قلب، لكن هذه الحصيلة غير مقبولة في الخطوط السعودية، فلما بدأت في التدريب على الطائرة مع الركاب كان مدربي رجلاً سودانيًا قد بلغ الغاية المرغوبة في الخلق والدماثة واللطف واللين -على عادة كثير من السوادنيين- وهو أيضًا صاحب دين أحسبه كذلك والله تعالى حسيبه، فلما بدأ التدريب كان يقول لي: تحدث يا محمد عن جهاز الكهرباء في الطائرة، تحدث عن جاهز الضغط، صف لي جهاز التكييف إلى

آخر هذه الأسئلة، فكنت أجيبه: أنا لا أعرف هذه الطريقة إنما أنا تدربت في فرنسا على الثلاثمائة سؤال وإجاباتها فقط، والإجابات على النظام الأمريكي، إذ تُعرض ثلاث إجابات على كل سؤال ويختار الطالب إحداها، أما الحديث المستفيض عن أجهزة الطائرة فلا قبل لي به، وإنما طلب المدرب مني ذلك لأن النظام الإنجليزي الذي درس هو الطيران به لا يجيز هذا التهاون الأمريكي!! فأجابني إجابة حاسمة صادمة: يا محمد: أنا لن أجيزك في الطيران ولن تتخرج من تحت يدي حتى تحفظ أنظمة الطائرة حفظًا تامًا وتفهمها فهمًا تامًا!! فعكفت منذ ذلك الوقت على الدراسة الجادة الطويلة، حتى أني أذكر من الطرائف أننا كنا في رحلة نبيت فيها في المدينة النبوية المنورة - على ساكنها أفضل الصلاة والسلام وأزكى التحية - وكنا في رمضان، وننطلق في رحلات من المدينة النبوية المنورة وإليها، وكنا ندخل الحرم معًا فكان الكابتن يقرأ القرآن وأنا أقرأ في أوراق تشرح أنظمة الطيران لففتها في جيبي بعناية حتى لا يشاهدها حرس الحرم فيظنون بي شرًا، وكنت أراه يقرأ القرآن وأنا أقرأ تلك الأوراق فأتحسر وأقول له: هل يعجبك هذا؟ فيضحك ولا يرد، حفظه الله -تعالى- أينما كان، فقد تقاعد منذ مدة طويلة.

ثالثًا: في أثناء التدريب على طائرة الترايستار، وكنت مساعد طيار آنذاك، وفي المرحلة الثانية: مرحلة التدريب على طائرة بدون ركاب، كان المدرب بريطانيًا سمينًا جدًا، وشكلاً مهولاً، ويُدعى بيت ماستر، وكان ذا جرأة وإقدام قريبين من جرأة وإقدام وشجاعة ذلك الطيَار الأمريكي الذي حدثتكم آنفًا بقصتي معه في مطاري جدة والوجه، فكان هذا ينزل بطائرة الترايستار الضخمة إلى ارتفاع منخفض غير معتاد لدى المدربين فوق الجبال التي في شرق مطار جدة؛ وذلك ليعلمني حركة أجادها إلى الغاية في طريقة نزول الطائرة، لكن

الأمر الذي لا يُنسى أنه كان يرتقي بالطائرة فوق البحر غرب جدة إلى ارتفاع ستة آلاف قدم، ثم يُسقط الطائرة إسقاطًا حقيقيًا بإفقادها سرعتها ثم ينقذها ببراعة رائعة، وكان لكبر حجم الطائرة أثر كبير في روعة الإسقاط والإنقاذ!! وكل هذا أصبح بعد ذلك من محظورات التدريب الغليظة، بل إنه كان كذلك في زمنه لكنه كان يريد تقوية قلوب المتدربين، ثم إن هذه المرحلة الثانية من التدريب ألغيت كلية بعد التقدم الكبير في صناعة الأجهزة التشبيهية كما ذكرت آنفًا.

رابعًا: في أثناء التدريب على طائرات الجامبو ٧٤٧ -وكنت مساعد طيار آنذاك- كان مدربي الكابتن سامي رقّه، وفي مرة من المرات تدربت على نوع معين من طائرات الجامبو واسمه ٧٤٧ sp والحرفان يرمزان إلى طائرة ذات مجهود أو عمل خاص، وكانت الطائرة أقصر وأقل حجمًا من سائر طائرات الجامبو، لكن المحركات هي المحركات نفسها، فلذلك كانت الطائرة سريعة جدًا في الإقلاع والصعود، وبالنسبة لطالب متدرب قليل الخبرة مثلي كانت الطائرة مدهشة تسابقني مسابقة عجيبة، وكل مَن طار بتلك الطائرة عرف ما أريده، فكان المدرب ينبهني ويوجهني ويحذرني من سرعة الطائرة ويطلب مني أن أعمل بجد لأستطيع مجاراة هذه السرعة وذلك السبق الذي تسبق به الطائرة في إقلاعها وصعودها كل طائرة أخرى طرت بها.

●●●

المبحث الخامس

تعلقي بالطيران وسببه

عدت للدراسة في أمريكا مرتين: مرة بعد عشرين سنة من دراستي فيها أول مرة، وأخرى بعد ثلاثين سنة، وأذكر هنا ما جرى في زيارتي الثالثة وهي تغني عن ذكر زيارتي الثانية لتشابه أحداثهما:

جئت أمريكا سنة ١٣٣٤/ ٢٠١٣ أريد مدينة سياتل في ولاية واشنطن؛ وذلك لأن الخطوط السعودية اشترت طائرتين مخصصتين للشحن من طراز بوينج ٧٤٧-٨ وهي أحدث طائرة في العالم آنذاك، وأرادت من بعض الطيارين أن يتدربوا على قيادتها فكنت فيمن ذهب، وأتيت في بداية الرحلة العاصمة واشنطن فمكثت فيها ثلاث ليال جددت العهد فيها بدار الهجرة، ذلك المركز الإسلامي الجميل النموذجي الذي أتيته مراراً قبل أحداث الحادي عشر من سبتمبر فخطبت فيه وحاضرت، ولي فيه ذكريات جميلة، فأتيته هذه المرة فرحب بي القائمون على الدار ومنهم الأخ أبو عيسى مدير المركز، والطبيب محمد حلمي رئيس مجلس الإدارة، وأخونا الفاضل شاكر السيد الأب الروحي للمركز، والدكتور أكرم الزند والأستاذ أبو شرخ، ورأيت منهم جميعًا اللطف والعناية، وقدموني في دروس ثلاثة، ودعاني الأستاذ شاكر السيد إلى بيته لأفطر عنده مع جماعة من أصحابه، وكان على ما عهدته من كرم ولطف، وكذلك أولم لي الدكتور أكرم الزند فجزاهم الله تعالى خيراً.

ورأيت في واشنطن بعض الطلبة السعوديين المبتعثين أو المرافقين لزوجاتهم

المبتعثات، وجرى الحديث عن بعض المسائل التي تهم المبتعث وحضضتهم على أن يكونوا قدوات فيهتموا بأمر دينهم ويحافظوا على شرائعه وشعائره، وألا يفرطوا فيه بوجه من الوجوه، وتحدثت معهم عن أهمية نقل التقنية إلى بلادنا وتوطينها فيها، وأجبتهم عن أسئلتهم، وقد أكرموني ورحبوا بي فجزاهم الله تعالى خيراً، وأخص بالشكر الأخ عيضة المطرفي، وإبراهيم السناني، وغسان باتي.

وكان مما قاله لي أحد المبتعثين السعوديين أنه صلى في مسجد للجامية صلاة الجمعة فإذا بإمام المسجد المصري يكثر من التثريب على المجاهدين السوريين، ويصفهم بالخوارج، ويصفهم بأنهم كلاب النار!! فإنا لله وإنا إليه راجعون، أفإن قام أهل سوريا على طاغية الشام الذي حال بين الشعب ودينه، والشعب وقرآنه، والشعب وسنة نبيه ﷺ وبطش هو وأبوه الهالك تلك البطشات المشهورات، وهو ونظامه سرقوا الشعب السوري وأذلوه، وكانوا عملاء لليهود، وعملاء لإيران وحزب الله.. أفإن قام الشعب على هذا النظام يُوصف بأنه خارجي وأنه من كلاب النار: ما هذا التفكير السقيم، ثم إن الأمرّ من ذلك والأدهى منه أن أولئك الجامية ينسبون هذا الفكر السقيم إلى السلف العظيم وهم منه براء، هذا وقد صح -عندي- أن بشاراً ليس على دين الإسلام فخلعه واجب بإجماع المسلمين، فاللهم سلمنا من هذه الفهوم السقيمة المعوجة.

وتحدثت في المركز الإسلامي بشارع السفارات، وهو مركز رسمي تقوم عليه وترعاه الدول الإسلامية خاصة المملكة، وتحدثت باللغة الإنجليزية، وقد أوتيت شيئًا من القدرة على الحديث بها في المحاضرات لكني أكره ذلك ولا أفعله إلا إذا سألني القائمون على المركز أن أصنع ذلك وبينوا لي أهميته؛ وذلك لأني

لا أنطلق في حديثي باللغة الإنجليزية انطلاقي في حديثي باللغة العربية، وأكره أن أتفكر في الكلام كيف أخرجه وكيف آتي به سليمًا من الخلل لكن لا بد مما ليس منه بد، وحاضرت بالإنجليزية أيضًا في مركز إسلامي آخر وختمت بذلك المحاضرات والدروس في واشنطن.

ثم إني ذهبت إلى ولاية بنسلفانيا المجاورة لواشنطن، وخطبت الجمعة في مسجد الهداية التابع للجمعية الإسلامية الأمريكية (Maya)، وكانت الخطبة عن العزة، وتحدثت في المسجد في محاضرتين، وعُني بي مدير المركز الشيخ نصر خطيب -وهو فلسطيني- غاية العناية، ورحب بي أحسن ترحيب، وأخذني من واشنطن بسيارته إلى فيلادلفيا وتلك ساعات ثلاث، وفعل بي كل ما يستطيع من إكرام، فجزاه الله عني خيراً.

والتقيت بالطلبة السعوديين المبتعثين، وجرى حوار قريب من الحوار مع الطلبة في واشنطن، وسررت بهم وبإكرامهم لي وعنايتهم بي وأخص بالذكر منهم الأخوين الكريمين عمر حبيب الله ومحمد الزهراني، فجزاهما الله تعالى خيراً.

ثم شددت الرحال من واشنطن إلى سياتل في رحلة طويلة، وذلك لحضور دورة الخطوط آنفة الذكر، فمكثت خمسة أيام، واجتمعت بالطلبة السعوديين في جامعة واشنطن هنالك، وتكلمت معهم بأمور قريبة مما تكلمت به مع الطلبة السعوديين في كل مكان حللت فيه، وأجبت عن أسئلة الطلبة العديدة، وجرى نقاش جاد قوي في عدد من المسائل وعلى رأسها قضية نقل التقنية إلى بلادنا وتوطينها فيها، وحاضرت في مسجد سياتل أيضًا.

لكن ما أهمني حقًا وأقلقني هو ما رأيته في مدرسة التدريب التابعة لمصنع

بوينج من تقدم هائل، والطائرة التي أُرسلت للتدريب عليها قد بلغت من التقنية المدهشة مبلغًا جعلني أتحسر على ما نحن فيه من تخلف تقني، وحاجة للغرب والشرق في كل أمور حياتنا الدنيوية تقريبًا، فنحن نكاد نكون عالة عليهم في كل شيء، وهذا الذي يجعلني أتحدث مع المبتعثين دائمًا في هذه القضايا الحيوية المهمة، وأريدهم دائمًا أن يتقنوا طرائق التقنية الحديثة وينقلوها إلى بلادنا لنكسر حلقة التخلف التي ندور فيها من أربعمائة سنة تقريبًا، وإنا لله وإنا إليه راجعون، أفليس في الطلبة المسلمين الدارسين في الغرب من يشمر ويجتهد ويخترع ويكتشف ليقي بلاد الإسلام ذل وهوان التبعية للكفار في شؤون الحياة كلها من طعام، وسلاح، ودواء، ووسائل مواصلات واتصالات، وأدوات البحث العلمي، ووسائل الترفيه، والتحسينيات، والحاجيات إلى آخر ما هنالك من تبعية معلومة للقاصي والداني تورث المسلم المتفكر في شأن هذه الأمة ألوانًا من الحزن والقهر.

وقد قام على راحتي ورعاية شؤوني الأخ بدر الدوسري، وهو طالب مبتعث من جامعة الملك عبدالعزيز من قسم الدراسات الإسلامية، وكنت قد درسته مادة الحديث المستوى الثالث لما كنت أدرس في الجامعة قبل سبع سنوات، فجزاه الله تعالى خيراً.

ولقيت الأخ فهد البشري وهو متزوج من ابنة أخت زوجي أم علي، وقد جهد هو وزوجه في خدمتي وخدمة أم علي التي صاحبتني في سفري هذا، فجزاهما الله تعالى خيراً.

ثم شددت الرحال من سياتل إلى سان أنطونيو في ولاية تكساس فجئتها ليلاً، وكان لي فيها عدة محاضرات ودروس أيضًا منها محاضرة بعنوان «ماذا

قدم المسلمون للعالم»، وأوضحت أنهم قدموا العقيدة الصحيحة في وقت ضلّ فيه كل أهل الأرض، وابتدأت بالحديث الصحيح: «**إن الله نظر إلى أهل الأرض فمقتهم عربهم وعجمهم إلا غُبّرات من أهل الكتاب**» ومعنى «غبرات»: بقايا، وأوضحت أن المسلمين قدموا التصور الصحيح لعلاقة الدنيا بالآخرة، وأنهم قدموا أخلاق العدل والرحمة والمساواة وجعلوها عبادة يتقرب بها المسلم إلى الله تعالى، وصنعوا للعالم حضارة رائعة سادت الدنيا ألف سنة من الزمان، وغير ذلك كثير مما قدموه للعالم ورحموه به من ضلال بعيد وظلم فاش.

ولقد كانت المحاضرة والدروس في جامع جليل بل هو مجمع إسلامي متكامل فيه الجامع، وفيه المدرسة النظامية، وهو على مساحة كبيرة في موقع مهم، ويرأس المجمع ويؤم الناس في جامعه الشيخ الدكتور يوسف سعيد الأردني الذي سخر جهده لإدارة المجمع على وجه حسن جداً -أحسبه كذلك- وقد أعجبتني طريقته في توجيه الناس وإرشادهم قبل الصلاة وبعدها، وفي المحاضرات والدروس، ويمتد أثره إلى الصبيان والغلمان فيوجههم على رؤوس الأشهاد قبل الصلاة وبعدها، وينبههم على كيفية الاصطفاف للصلاة، وكيف يذكرون الله تعالى عقب الصلاة، وفي الدروس التي ألقيتها كان يحرص على البقاء في الجامع في الصف الأخير ليتمكن من استيعاب الجامع نظراً وإشرافاً، وله دروس متعددة آناء الليل وأطراف النهار في أيام الأسبوع كلها، فلا جرم أن تعلق الناس به وأحبوه وأجلّوه، ولقد دعاني إلى بيته لطعام الإفطار مع بعض الطلاب السعوديين فجزاه الله خيراً.

وقد خطبت الجمعة في جامعه، وكانت الخطبة تدور حول عزة المسلم وآثار تلك العزة في العمل والسلوك.

والتقيت ببعض الطلبة السعوديين المبتعثين في صالة ملحقة بمطعم القدس، وكلمتهم بنحو ما كلمت به الطلبة من قبل، وكان لقاء جيداً جرت فيه مناقشات مفيدة.

ولقد قام بتفقد شؤوني إخوة فضلاء منهم الأخ علي القرني والأخ ماجد الغامدي، وأخص بالشكر الأخ عبدالله الأحمري فقد أتعب نفسه في سبيل راحتي، فجزاه الله تعالى خيراً.

ثم شددت الرحال إلى محطتي الأخيرة في أمريكا وكانت إلى شيكاغو، وسُعدت بزيارة مركز إسلامي يقوم عليه الشيخ الأردني أمين العلي، وتحدثت في المسجد في موضوع «أثر المرء في دنياه»، وزرت أيضاً «مؤسسة الجامع» وهو مركز شهير يقوم عليه الشيخ جمال سعيد الأردني وهو أخ أكبر للشيخ يوسف سعيد الذي ذكرت آنفاً أني جئت جامعه في سان أنطونيو، ومؤسسة الجامع هذه مؤسسة ضخمة فيها جامع كبير ومدرستان نظاميتان وصالات للمحاضرات، والشيخ جمال له من العمل الجيد في المسجد شيء يقارب عمل أخيه في مركز سان أنطونيو، وطريقتهما في إدارة الجامع متقاربة، وقد درس في جامعة الإمام في الرياض وجاء أمريكا منذ أكثر من ثلاثين سنة، وجاء بتوجيه المشايخ ورغبتهم فكان له أثر جيد، أحسبه كذلك والله تعالى حسيبه.

وكان لي في شيكاغو لقاء ببعض الطلبة السعوديين المبتعثين وكان لقاء حسناً جرت فيه مناقشات مفيدة، وقد حضر في أثناء اللقاء طبيب عيون سعودي اسمه وليد الطويرقي، وشاركني في بعض التوجيهات والإرشادات، فجزاه الله خيراً، وقد قدم إلى أمريكا لتفقد شؤون ولده الذي يدرس الطب هنالك.

ومما آلمني حال كثير من المبتعثين من الطلاب والطالبات، فقد سمعت من

الطلبة السعوديين الذي لقيتهم وبعض المشايخ غير السعوديين أخبارًا لا تسر، ولا أدري لماذا نبعث الطلاب دون عناية جادة باختيار الجيدين منهم خلقًا وعلمًا؛ لأن هؤلاء سفراء لدينهم ودولتهم شئنا أو أبينا، فإن كانوا على الحالة التي ذُكرت لي فلا يصح أن يُبتعثوا إلى ديار الغرب؛ ففي ذلك تضييع لدينهم وأخلاقهم، وفيه مَسٌّ كبير بسمعتنا في ديار الكافرين.

ولقد قام على شؤوني طلاب أخيار منهم الأخ أحمد القرني، وعيسى الحازمي، فجزاهما الله تعالى خيرًا ونفع بهما وبسائر المبتعثين بفضله ومنه.

وبقيت ليلتان في شيكاغو ثم شددت الرحال إلى الوطن حامدًا الله -تعالى- ما يسره لي من أمور هذه الزيارة التي استغرقت خمسة عشر يومًا.

●●●

المبحث السادس

دراستي الطيران في فرنسا

ابتعثتني الخطوط السعودية لدراسة طائرات الإيرباص في فرنسا في مدينة تولوز، وذلك سنة ١٤٠٤/ ١٩٨٤، وتولوز هي مدينة صناعية في جنوب فرنسا، فيها مصنع لطائرات الإيرباص.

وقد أعطاني أحد الإخوة من السعودية رقم هاتف أحد العمال المغاربة واسمه عبدالله الإدريسي، فهاتفته وجاءني ملحًا أن أذهب معه إلى بيته للغداء، فذهبت برفقة أخي في الله الكابتن سامي البسام، وكنا جائعين فقدم لنا الرجل دجاجتين في طبق فأكلنا وأمعنّا خاصة أننا كنا جائعين والمناخ بارد، ثم طلبنا منه أن نغسل أيدينا فضحك وقال: صبرًا، فذهب وعاد بطبق ضخم يدعونه بالطاجن، وهو لحم ببرقوق وزيتون، فوجدنا لطعمه لذة عظيمة، وندمنا أننا أكلنا من الدجاج، ثم طلبنا أن نغسل أيدينا، فذهب وعاد بطبق ضخم من الأكلة الشعبية المغربية «الكسكس» فأكلنا منه فوجدناه أطيب من سابقيه، ثم قلنا له: يا أخي لِمَ لمْ تأتِ بالطعام مجتمعًا حتى نتخير منه ما نحب؟ فضحك وقال: هذه عادتنا، وإذا أردت أن تعرف كم نوعًا من الطعام سيقدم لك فعد السُّفر التي على الخوان، ومن عادتهم أنهم يضعون السُّفر بعضها فوق بعض، ثم بعد فراغ الأكل من الطبق يرفعونه بسفرته فتبدو السفرة التي بعدها، وهكذا، فعجبنا من طريقتهم، ثم جاءنا بفاكهة كثيرة وحلوى ونُقْل (مكسرات) وبالشاهي المغربي.

مطلب واحد:

وعجبنا من كرمه خاصة أنه عامل في مصنع، وكان راتبه آنذاك ١٨٠٠ فرنك أي حوالي ستمائة ريال سعودي، لكنه أصر على إكرامنا هو وأصحابه من العمال، بحيث إني مكثت سبعة وثلاثين يومًا هنالك قلما أكلت فيها وحدي، وكان العمال يتداولونني من واحد لآخر، كلهم يلح ويقسم، ولهم مطلب واحد بعد هذا الإكرام ألا وهو أن أعظهم وأجيب عن أسئلتهم الكثيرة.

أخوة عجيبة:

ولم يدر في خلدي أنني سأقابل في تلك البلاد من يكرم الضيف على هذا الوجه، وكنت أظن أن إكرام الضيف قد ذهب أدراج الرياح في تلك البلاد، وإذا بي أفاجأ بإكرام غريب، يصاحبه عاطفة دافقة وحب جارف ولا يمكن أن تجد هذا إلا عند المسلمين؛ إذ إن هذا العامل وأترابه كانوا في عشر الخمسين وكنت في أوائل العشرينيات من عمري، فبيننا ثلاثون سنة، ولم يروني قبل ذلك ولم يسمعوا بي، والكرم هنا مبعثه ديني لا شك وهو المحبة في الله، والأخوة العجيبة التي بين المسلمين، وليت المسلمين يحافظون على هذه العبادة الرائعة: عبادة الأخوة في الله.

عاطفة قوية:

وأذكر أنني أتيت بشريط للشيخ تميم العدناني يرحمه الله وهو رفيق الشيخ الدكتور عبدالله عزام يرحمه الله تعالى في الجهاد الأفغاني، وكلاهما فلسطيني، وكان الشريط يتحدث عن الكرامات التي يكرم الله تعالى بها المجاهدين الأفغان، فوضع الأخ عبدالله الإدريسي الشريط في آلة التسجيل، وكان عدد الحاضرين كبيرًا في مجلسه، فلما أخذ الشيخ العدناني في ذكر

الكرامات وأفاض في تلك الحكايات لم يتمالك الأخ نفسه، وأغلق الآلة وأخذ في بكاء طويل ونحيب وعويل تعجبت معه من عاطفة الرجل القوية.

وهؤلاء العوام من العمال الذين لاقيتهم في تولوز كان أكثرهم ذا عاطفة قوية، وذا دمعة جارية، وأتمنى أن نكون نحن ممن يسمينا الناس دعاة ومشايخ ذوي عواطف قريبة من عواطفهم، وتأثر سريع كتأثرهم، ولا أدري ما سبب تحجر مآقينا، وجفاف قلوبنا في أكثرنا هل هو مزاولة العمل الإسلامي اليومي واعتياده؟ أو هل هو السماع المتكرر لمآسي المسلمين على وجه مفصل حتى صرنا لا نكاد نتأثر بما نسمع كما يتأثر هؤلاء العوام؟ أو هل هو جفاف في العواطف أصابنا بسبب قلة الاعتناء بالعبادات القلبية وعبادات الجوارح لتزاحم الأعمال وتراكمها في حياتنا: لا أدري لكني عجبت مما رأيت فيهم آنذاك من جميل التأثر وسرعة الاستجابة.

وكان العمال يسمعون بوجودي فيطلبونني في بيوتهم، ثم صار العمال في البلدات والضواحي المجاورة يطلبونني، وهكذا ظللت سبعة وثلاثين يومًا أنتقل من بيت إلى بيت ومن مسجد إلى مسجد في أوقات كثيرة، فلم أشعر بغربة، ولم أضق ذرعًا بهم ولا بأسئلتهم قط، ولله الحمد.

التآزر والتناصر:

وقد أحزنني أيضًا أن هؤلاء العمال المغاربة كانوا بمعزل عن المثقفين من تونس والجزائر من الطلاب وغيرهم، وأن الجزائريين كانوا بمعزل عن التونسيين والمغاربة، وكان بينهم شيء من التنافر المعيب في غربة كان من الواجب التعاون فيها والتآزر والتناصر، وكان هنالك طالب تونسي يدرس علوم الحاسب الآلي -فيما أذكر- واسمه سالم النصري، وهو الآن دكتور في جامعة القصيم، وكان

هذا الطالب دمث الخلق، رقيق الطبع، عُني بي، وعُنيت أهله بأهلي أم علي، وتوطدت بيننا الصلات، وقد شرح لي أسباب النفرة بين الجزائريين والمغاربة مما كنت أجهله تمامًا، وأسأل الله -تعالى- أن يصلح أحوال المسلمين، ولا أدري ما هو حالهم الآن، وإن كنت على يقين أن المسلمين الآن في فرنسا أحسن حالاً من المسلمين آنذاك، فقد تكون اتحاد المنظمات الإسلامية؛ وحيث إن الحجاب قد انتشر في النساء، ولله الحمد.

فإذا علمتم أيها الإخوة والأخوات أني بقيت في تولوز ٣٧ يومًا لم يخل يوم منها -تقريبًا- من الولائم عند الرجل أو إخوانه العمال الآخرين أو من عرفناهم من الطلاب من تونس أو الجزائر. . إذا علمت هذا علمت العناية الكبيرة التي أولانا إياها هؤلاء الكرام، وفي بعض الأحيان كانوا ينادوننا لإفطار صباحي، وبعضها الآخر لغداء وفي بعضها لعشاء، وفي بعض الأيام يجتمع لنا أكثر من وليمة في يوم واحد وليلة، وإذا علمت أن معظم من استضافنا كان إما عاملاً أو طالبًا علمت مقدار كرمهم وعنايتهم بالضيف ومحبتهم الخالصة له، وقد كان راتب الأخ عبدالله الإدريسي يعادل ستمائة ريال سعودي فقط في بلد غال ومكلف مثل فرنسا، وكذلك كان دخل كل الذين استضافونا محدودًا جدًا، وكانوا يقابلوننا بود غير متكلف، وبمحبة قلبية فطرية صافية، وكانوا يطلبون مني الحديث وطرح موضوعات في المجالس التي استضافونا فيها، وكان هذا دربة جيدة لي في بداية حياتي الدعوية، وكان صاقلاً لقدراتي في هذا الباب.

ومن الأمور التي جرت لي في تلك المجالس ما يلي:

- سألني أحد العمال الذي كان إمامًا لمسجد في تلك المدينة وكان في أواسط الخمسينيات: أين يضع إمام الحرم المدني يديه إذا صلى؟ فشرحت له أن السنة

وضع اليد على الصدر لكن الأمر واسع، قال: أنا أريد أن تجيبني عن سؤالي، فقلت له إن إمام الحرم هكذا يصنع، يعني يضع يده على صدره، فسُرّ الرجل والله من إجابتي ورضيها وسعد بها، ولم يكن يعرف أن الحق أو السنة لا تُعرف بالرجال، إنما يعرف الرجال بهما لكن يُعذر لأنه عامل وليس متعلمًا علمًا شرعيًا.

- أما زوجي الداعية الأستاذة بسمة بدوي فقد أخبرتني بأمر عجيب، وهو أن كثيرات من نساء العمال لا يفقهن من دينهن أشياء أساسية حتى أن عدداً من النساء اللواتي التقت بهن كن لا يعرفن أن الجنابة توجب غسلاً!!

ولما رجعت إلى فرنسا بعد سنتين في رحلة للخطوط سنة ١٤٠٦ زرت تولوز؛ واستضافني أحد العمال الملتزمين بدينهم الحريصين عليه، فبعد الفراغ من الزيارة صحبت زوجي إلى الفندق فأخبرتني مندهشة أن بنت صاحب المنزل -وكانت بالغة- نزلت الشارع متكشفة سافرة، فلما أخبرت صاحب المنزل في مناسبة أخرى ناصحًا له أخذ في البكاء، واعتذر بأنه لا يستطيع معها شيئًا وأنه إن ضغط عليها لتلبس الحجاب اشتكته إلى الشرطة!! فعجبت من ذلك البلد ونظامه، وتحسرت على ضياع دين الشابات والشباب فيه.

نعم أنا لا أعفي العمال من ضعف تربيتهم لأولادهم لكن هم يعانون من قلة الوعي وضعف العلم الشرعي، والمجتمع بكفره وضلاله ضاغط على أهلهم ضغطًا لا مزيد عليه، فأنى لهم الانفكاك من أسره؟ هذا وقد كانت نسبة الحجاب في النساء آنذاك ضئيلة جداً، والآن ارتفعت إلى قرابة ١٠٪ ولله الحمد، وهذا يفسر القانون الفرنسي سيئ الذكر بمنع حجاب الطالبات لأنهم خافوا من تزايد انتشاره.

- وعلمت أيضًا من الرجل نفسه أنه يقترض بالربا ليكمل بناء بيته في المغرب فتعجبت منه ولمته -على كبر سنه- فاعتذر أنه لا مال عنده وأنه مضطر إلى ذلك، فأجبته أنه لا عذر له في هذه المسألة ويستطيع الاستئجار عوضًا عن البناء، وجرت بيننا مراجعات أسفت بعدها من هذا الالتزام الأعوج الذي يقوم على التساهل الشديد والتضييع لحدود الدين.

كآبة شديدة:

وأذكر أنني لما جلتُ في مصنع الإيرباص شعرت بكآبة شديدة بسبب تخلفنا في العالم الإسلامي، وعدم وجود مصانع للطائرات لدينا، بل عدم وجود مصانع للدراجات حتى الآن، وكان المصنع ضخمًا للغاية، وهذا قبل ثلاثين سنة فكيف به الآن؟!

صناعات إسلامية:

وأرجو أن نفهم حقيقة، ألا وهي أننا لن نصل إلى ما نريد من مجد وسيادة إلا بقيام صناعات إسلامية تغنينا عن صناعة الغرب، وأذكر أنني تحدثت لطلاب وأساتذة كلية الهندسة في جامعة الملك عبد العزيز في جدة قبل سنين، وقلت لهم فيما قلت: إن طلاب الهندسة هم بعد الله تعالى أمل الأمة في قيام صناعات في العالم الإسلامي.

وبعد الكلمة جاءني أحد الأساتذة المصريين المتميزين في صناعة الطائرات، وقال إنه جاء إلى جدة بعد إغلاق مصنع مبارك للطائرات في مصر بأوامر أمريكية!! فقلت له: وماذا تفعل ها هنا؟ نحن ليس عندنا مصانع للطائرات، اذهب إلى ماليزيا أو إندونيسيا فلعلك تجد بغيتك هنالك، فقد افتتحوا مصانع لطائرات صغيرة ولا أدري حالها الآن. فقال: أريد أن أكون بجوار الحرم.

فقلت له: تعال إلى الحرمين في إجازتك السنوية، لكن كن في أحد هذين البلدين فهو أفضل لك، فوعد خيراً.

وهذا الأستاذ مثال على القدرات المضيعة في العالم الإسلامي، ودع عنك القدرات الهائلة المهاجرة التي تساهم بقوة في تقوية البلدان الصناعية وتشارك في بناء هيمنتها وجبروتها، وهذا والله من جملة المصائب، وإنا لله وإنا إليه راجعون!

زيارة إسبانيا:

ومن جملة الأحداث التي حدثت لي آنذاك أنني ذهبت وامرأتي الفاضلة «أم علي» إلى إسبانيا في عطلة نهاية الأسبوع وكانت قريبة من تولوز، ولما استقررت في أحد فنادقها علمت أن التأشيرة لدخول فرنسا قد انتهت صلاحيتها، فهي صالحة لمرة واحدة فقط، ولم يكن لي مراس بهذا الأمر آنذاك، فأسقط في يدي، وتكدرت فلم أستطع المكث في برشلونة وقررت العودة إلى فرنسا والتفاهم مع موظفي الحدود لعلهم يدخلونني، حتى أستطيع أن أكمل دراستي في مصنع الإيرباص، فلما اقتربت من الحدود كان هناك مطر غزير وثلج متساقط، وكان موظف الحدود قابعًا في «كشك» فأشار بيده وهو في مكانه طالبًا منا الدخول بدون أن ننزل من السيارة فدخلنا إلى فرنسا بدون أن يرى الجواز أو يطلع على التأشيرة!! وذلك قبل إقرار التأشيرة الموحدة في أوروبا!!

ففرحت جداً وزال عني الهم، لكن علاني غمّ التذكر لحدودنا في البلاد العربية والإسلامية، وأذكر أنني كنت أمكث الساعات الطوال على الحدود بين مصر وليبيا، وبين الأردن وسورية، وبين سورية ولبنان، وبين الأردن والسعودية، هذا ونحن أصحاب لسان واحد ودين واحد وبلاد كانت إلى عهد قريب بلداً واحداً، وترى من الظلم والتجاوز لكرامة الإنسان في الحدود العربية

شيئًا كثيرًا، بينما لا تكاد تجد هذا في البلاد الغربية التي بينها من التنافر والثارات وعوامل الاختلاف قدر غير قليل.

- ومن المواقف الحرجة الملحقة ما حدث لي في الرحلة الثالثة إلى فرنسا؛ فقد سافرت بالأهل وثلاثة من الأولاد الذين كانوا جميعهم دون الخامسة، ولما جئت بالأهل إلى منصة الجوازات عند المغادرة وجدت امرأة تبين لي أنها حاقدة على الإسلام فلما رأت الأهل وحجابها اكفهرت وضاقت، ثم إنها رفضت الختم على الجواز بالمغادرة واعتلّت بأن الأطفال لم يذكروا في التأشيرة أو في الدخول المسجل على الجواز - نسيت الآن - وطلبت مني بفظاظة أن أدخل مكان دخول الملاحين القريب من منصتها وأن أستقبل الأهل من الناحية الأخرى، فوصلت إلى المرأة بعد أقل من ثلاث دقائق فلم أجد زوجي فسألتها أين زوجي؟ فقالت: لا أدري.

فسألتها متعجبًا: كيف لا تدرين وقد دخلت من عندك، وأنت التي تتولين الإذن لها بالدخول بعد حل مشكلتها.

فأجابت بفظاظة: لا أدري.

فاستأت لأني لم أدر كيف وأين سأبحث عنها، فثرت وثارت المرأة وقالت لي: أنت في فرنسا بلد النور ولست في السعودية، وأهانتني، فهجمت عليها أريد ضربها فحال بيني وبينها الشُرَط، وسألني أحدهم عما جرى فأخبرته فساقني إلى الأهل وكانوا في غرفة مجاورة، وكانت الخبيثة هي التي أرسلت الأهل إلى تلك الحجرة، لكن الحقد والخبث دفعاها إلى صنيع ما صنعت، وصدق الله تعالى إذ قال: ﴿وَلَن تَرْضَىٰ عَنكَ الْيَهُودُ وَلَا النَّصَارَىٰ حَتَّىٰ تَتَّبِعَ مِلَّتَهُمْ﴾ [البقرة: ١٢٠].

وما كدت أفرغ من المشكلة إلا وفقدت ابني علي فلمحته وقد ولج في جهاز

الأشعة الخاص بكشف الحقائب فأسرعت وسحبته من قدميه لأنقذه من المرور في هذا الجهاز بعد أن ولج الجزء الأكبر من جسده فيه؛ وذلك خوفًا من أن يؤذيه.

كل هذا الذي حدث استغرق مني وقتًا طويلاً، وكان الكابتن في انتظاري في الطائرة، والحمد لله لم تتأخر الرحلة فقد أدركتها.

وأنا قد خبرت كثيرًا من أفراد الشعب الفرنسي فوجدتهم يضيقون بنا وبحجاب نسائنا، وبالتزامنا، وهذا على مدار أكثر من ثلاثين سنة ترددت فيها على ذلك البلد كثيرًا، وإن أنس فلا أنسى كيف كانت موظفات الاستقبال اللواتي كن يستقبلننا في فندق كونكورد بباريس يضقن بنا ويعاملننا معاملة سيئة، وكن يبقيننا مدة طويلة قد تبلغ ساعتين بحجة أنه ليس هناك غرف مهيئة بعد، وإذا راجعناهن شاكين من أننا نحتاج إلى الراحة بعد رحلة طويلة ليسرعوا في إعداد الغرف لنا لم يلتفتن إلينا، وربما رددن علينا وهن مشغولات بالعمل فلا يلتفتن إلى مطالبنا.

وكنت إذا نزلت إلى الشوارع أدرك أننا غير مرحب بنا من كثير من أفراد الشعب، وهذا غير مستبعد على أناس بيننا وبينهم ثارات تمتد إلى قرون، وقد فعلوا بنا الأفاعيل في سوريا ولبنان والمغرب وتونس والجزائر وفي ممالك إفريقيا السوداء، وأيضًا لا يُنسى ما صنعوا مع الدولة العثمانية وخيانتهم لها أكثر من مرة، ولا عجب ففرنسا تعد نفسها حامية لحمى الكاثولكية في العالم وليس فقط في أوروبا، وقوانينهم المضيقة على المسلمين في بلادهم تترى موضحة مدى حقدهم علينا، والله المستعان.

ووجدتهم من أكثر شعوب العالم إباحية في السلوك والثياب.

خمر على الطاولة!

في رحلة التدريب على طائرات الإيرباص، في فرنسا سنة ١٤٠٤/ ١٩٨٤ كان لكل مجموعة من الطيارين مدير يدير شؤونهم، فكنا حوالي عشرة، ومديرنا قائد (كابتن) لكنه كان بعيدًا عن الطريق السويّ -غفر الله لنا وله- فذهب بنا المسؤولون عن مصنع الإيرباص إلى مطعم كبير احتفالاً بنا، وأخذونا بحافلة المصنع، فلما استوينا على مقاعدنا والمنضدة (الطاولة) أمامنا طلب قارورة فيها خمر، فقلت له: يا كابتن: إن هذا لا يحل، وقد نهانا رسول الله صلى الله عليه وسلم عن الجلوس على مائدة فيها خمر، فأبى أن يستجيب، فقلت له: إن لم ترفع هذه القارورة فلا أستطيع الجلوس معكم، فأبى، فاضطررت للقيام، وذهبت إلى الحافلة وانتظرتهم طويلاً حتى قدموا لكن الذي حز في صدري، وأهمني وأغمني ليس هو قيامي على ذلك الوجه، وما أصابني من إهانة فقط، بل هو إضافة إلى ذلك أن الطيارين من الدفعة بقوا معه فلم يقوموا لما قمت وقد بينت لهم أمامه أن هذا لا يجوز، فلم يستجيبوا، فلا أدري أصنعوا ذلك خوفًا منه أم تهاونًا في أمر دينهم وما يوجبه عليهم في مثل تلك المواقف.

وقد حاول إيذائي والنيل مني بعد ذلك بسبب ما صنعته، لكن الله حماني منه وانقلب عداؤه لي إلى مصانعة من قبله ومودة! فسبحان الله العظيم.

- وأذكر أني كنت هنالك في ابتداء الصيف، ودخل شهر رمضان علينا ضيفًا محبوبًا، وكان دخول وقت المغرب في الساعة العاشرة تقريبًا، والفجر قرابة الساعة الثانية، فكنت أذهب لأصلي التراويح وبالكاد أتسحر بعدها فإذا بالفجر قد طلع، فصيام رمضان في تلك البلاد مشقة وأي مشقة، ولله الحمد والمنة.

هذا ما علق بذاكرتي من تلك الرحلة الجميلة، ولا بد أنه كان غير هذا لكن التفريط في كتابته في وقته أدى إلى ضياع بعضه، لكن ما ذكرته فيه كفاية، والله الموفق.

المبحث السابع:

علاقتي بالطيارين

ومن الأمور التي تستحق أن تُذكر في مسيرتي الطويلة في عالم الطيران هي علاقتي بالطيارين، وإليكم بعض هذه الجوانب من تلك العلاقة:

١- كان لي زميل من القباطنة يطير الطائرة نفسها التي أطيرها الجامبو ٧٤٧ - ٤٠٠، وكان مدخنًا شرهًا لا يكاد ينقطع عن التدخين، فأصيب بمرض في رئتيه حتى تعذر علاجهما فمات -رحمه الله- فقاتل الله هذا الوباء الذي أذهب بحياة الكثيرين ثم إن الناس لا تكاد تعتبر أو تتعظ، فلما قتله التدخين كهلا أثّر ذلك في نفسي وحزنت عليه، فكتبت موعظة موجزة لزملائي الطيارين، ترحمت فيها على زميلنا ذاك، ثم وعظتهم أن يكف المدخن منهم عن تدخينه، وليتعظ وليعتبر، ففوجئت بأن بعض الناس رفض هذه الورقة فلم تعجبه، وبعضهم ترك لي ورقة في صندوق بريدي يقول لي: إنك شهرت الرجل، وعرّفت بسبب ميتته مَن لم يعرفه، ورأيي أن هذا الاعتراض لا وجه له فالقاصي والداني من زملائه الطيارين يعرف سبب ميتته فلم تعد سراً، ثم إن المقصود هو الاعتبار والاتعاظ، وهذا المقصود لم يحصل للأغلبية من زملائه ومعارفه، إن ا لله وإنا إليه راجعون.

وإليكم ما كتبته في شأنه حرفيًا:

في موت الكابتن...

عبرة وعظة

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين، وبعد:

إخواني الملاحين: السلام عليكم ورحمة الله وبركاته، وبعد:

فقد فقدنا بالأمس كابتن. . .، وهو قائد طائرة جامبو ٧٤٧- ٤٠٠، وقد ذكر الأطباء أن سبب موته هو تعطل رئته كلية بسبب الشره في التدخين، ونحن في هذا الموقف لا نملك إلا أن ندعو الله تعالى له بالمغفرة والرحمة، ولأهله بالصبر والسلوان، وأن يعوضهم عن فقده خيراً.

لكن أيها الإخوة:

إلى متى هذا التمادي في شرب الدخان؟!

أليس لكم فيما حدث لأخينا. . . عبرة وعظة؟!

إن علماء الإسلام اليوم متفقون على حرمة التدخين لما فيه من أضرار خطيرة جدًا، والإنسان مأمور باتباع فتوى العلماء بالامتناع عن التدخين، فإن غلبته نفسه ورجع إلى التدخين أليس له في مصير الكابتن. . . عبرة وعظة حتى يستيقظ من غفلته ويترك هذا الفعل الخبيث (التدخين) الذي قد يقضي عليه ويحرم أسرته وأطفاله منه، فأسأل الله تعالى أن يوفق إخواننا الملاحين لترك هذا الفعل المحرم الخبيث فإنهم مسؤولون أمام الله تعالى عن أجسادهم وما يصنعون فيها وهل فرطوا فيها أو ضيعوها، قال تعالى: ﴿ **وَاتَّقُوا يَوْمًا تُرْجَعُونَ فِيهِ إِلَى اللَّهِ ثُمَّ تُوَفَّىٰ كُلُّ نَفْسٍ مَّا كَسَبَتْ وَهُمْ لَا يُظْلَمُونَ** ﴾ [البقرة: ٢٨١].

والله أعلم وأحكم، وصلى اللهم على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين وسلم تسليمًا كثيراً.

- وهذا التدخين يقبل عليه كثير من الطيارين مع أنهم درسوا دراسة وافية متتالية أن المدخن أسرع موتًا من غير المدخن إذا نقص الأكسجين في طبقات الجو

العليا لحادث ما، ويعرفون أيضًا الأمراض الكثيرة الناتجة عن التدخين ومع ذلك لا ينتهون، وقد اجتمعت كلمة أكثر فقهاء هذا العصر على تحريمه شرعًا لكن كل ذلك لم يردع أكثر المدخنين، وما ذاك- والله تعالى - أعلم إلا لضعف الوازع الديني في نفوس أكثر الناس، ثم ضعفهم أمام هذه العادة المميتة التي تحكمت فيهم تحكمًا لا يُرجى معه برؤهم منها إلا لمن رحمه الله - تعالى - وقليل ما هم، والمصيبة الكبيرة أن المملكة في موقع متقدم من ترتيب قائمة الدول العربية والإسلامية في نسبة المدخنين، وهذا أمر عجيب، وعلى المسؤولين وعلماء التربية والاجتماع والدعاة والمشايخ التكاتف والتآزر لدرء هذه الآفة عن الجيل الناشئ بكل وسيلة ممكنة، والله - تعالى - هو المستعان وعليه التكلان.

٢- ومما يقارب ما جرى في وفاة الكابتن... ما فجعنا فيه في وفاة أخينا مهندس الطيران صاحب الأخلاق العالية زهير عرب، وقد قلت لما توفي التالي:

مات زهير عرب فهل نراجع أنفسنا وأحوالنا؟

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين، وبعد:

إخواني أعضاء غرفة القيادة:

إخواني وأخواتي من المضيفين والمضيفات:

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته، وبعد:

فقد صُدمنا بوفاة زميلنا المهندس طيار زهير عرب، وفاة مفاجئة وهو مكتمل الصحة والشباب، في أول الأربعينيات من عمره، فإنا لله وإنا إليه راجعون، ونسأل الله له الرحمة والغفران، ولأهله الصبر والثبات والسلوان.

والسؤال المهم إخواني وأخواتي :

- ما الذي سنستفيده من هذه الحادثة؟ هل سيتغير سلوكنا وأخلاقنا؟

- هل سنعود إلى مولانا وربنا؟

- هل سنتوب توبة نصوحًا من جميع المعاصي والآثام؟

- هل سنحافظ على صلاتنا وفرائض ديننا؟

- هل سنلتزم جميع أوامر الإسلام؟ وننتهي عن نواهيه؟

- هل ستلتزمين أختي المضيفة حجابك؟ وهل ستنتصرين على هواك وعلى الشيطان وعلى زملاء السوء الذين يزينون لك المعاصي؟

- هل ستتركون جميعًا أصحاب السوء وصاحباته وتقبلون على أصحاب الخير والصلاح؟

- هل سنستعد للقاء الله ونعتبر من حال أخينا الذي لقي الله وهو شاب؟

● وهناك سؤال مهم جدًا :

من سيكون بعد زهير عرب؟ وهل هو مستعد للموت؟

رحمه الله أخانا زهيرًا وكل من مات من إخواننا وأخواتنا والمسلمين والمسلمات، وصل اللهم وسلم على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين.

٣- ومما جرى لي ويقارب ما قبله في نتيجته أن مدير إحدى الطائرات اتصل بي وأنا في إجازة من العمل في رمضان، واشتكى لي أن بعض الطيارين لا يريد العمل في رمضان ، ويتعلل من أجل ذلك بالمرض أو بغيره، وطلب مني أن أكتب موعظة لأولئك، فكتبت ورقة أوجزت فيها حكم الشرع في هذا الصنيع،

وأنه لا يجوز لأحد أن يتمارض ليترك العمل، ولا يجوز له أن يتذرع لترك العمل بذريعة غير صحيحة، فأخذ المدير الورقة مني ووزعها على الطيارين، ونسيت تلك القصة كلها، حتى كان يوم من الأيام بعد سنوات طوال مضت على ما جرى سافرت فيه في رحلة راكبًا من تونس إلى جدة، فقابلت قبطان الطائرة وكنت به عارفًا، فرحب بي وهش لي، ورجاني أن أزوره في مقصورة القيادة ففعلت، وتجاذبنا أطراف الحديث، ثم إذا به يذكرني بما صنعته مما بينته للقراء آنفًا، وقال لي: إني أصارحك أن هذا قد جلب عليك غضب كثيرين وأنا منهم.

فقلت له: ولم يا أخي؟

فقال: أنت انتصرت في ورقتك تلك للإدارة، ولم تطلب منهم أن يعالجوا الأخطاء التي نعاني منها فاكتفيت من ذلك بعتابنا وتوجيه اللوم لنا.

فقلت له: أنا لم أنتبه لما ذكرت من أخطاء الإدارة، وكان همي موعظة إخواني لئلا يُدخلوا على أنفسهم مالا حرامًا، فلم يرض بذلك، وزاد بأنهم يحترمونني ويجلونني وإلا لردوا عليّ، فاعتذرت له بأنني لم أقصد أن أخص أحدًا بعتاب دون أحد وإنما بينت ما رأيت أنه لا يسعني شرعًا السكوت عليه، لكنني لا أظنه رضي مني بهذه الإجابة، واكتفيت بما قلته فلم أزد عليه شيئًا، وأنا لا أدري هل أخطأت بصنيعي هذا أو أصبت؟ وهل كان من المناسب في موعظة رمضانية أن أذكر شيئًا من أخطاء الإدارة في تعاملها مع الطيارين؟ لكن على كل حال لم يخطر في بالي آنذاك ذلك المزج بين الجهتين في الموعظة: جهة الإدارة وجهة الطيارين، والله تعالى أعلم.

نصيحة في شهر رمضان (١٤٢٨/٩/٢٦):

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين، وبعد:

فقد سألتني إدارة العمليات عن ظاهرة تتكرر كثيرًا في مواسم الخير والبركة مثل العشر الأواخر من رمضان، ومثل أيام الحج، وهذه الظاهرة هي أن عددًا من الطيارين يعتذرون عن عدم الذهاب إلى العمل بدعوى المرض (Sign sick) وهم ليسوا مرضى إنما يرغبون أن يدركوا موسم الخير والصلاة مع المسلمين في المساجد، وهذه رغبة حسنة، ومقصد شريف لكن ينبغي أن ينتبه هؤلاء الإخوة للأمور التالية:

١- لا يجوز شرعًا أن يعتذر أحد عن عدم الذهاب للعمل بدعوى المرض، وذلك لأننا نُهينا شرعًا عن التمارض، ثم إن هذا عمل قبلناه يوم اخترنا الخط الشهري فلا يجوز التغيب عنه أو عن رحلة من رحلاته إلا بعذر شرعي.

٢- إن من نوى نية صادقة أن يدرك شيئًا من الخير فلم يدركه ولم يصبه فإن الله تعالى بفضله وكرمه ينيله إياه ويثيبه عليه، فهذا عثمان رضي الله عنه كتب له رسول الله صلى الله عليه وسلم أجره وسهمه في بدر ولم يحضرها، والنبي صلى الله عليه وسلم قال: «**من سأل الله الشهادة بصدق بلغه الله منازل الشهداء وإن مات على فراشه**» فالنية في الإسلام لها مقام عظيم، فمن نوى أن يدرك مواسم الخير وحال بينه وبينها رحلة فأرجو أن يكتب الله له الأجر ولو لم يدرك ما نواه.

٣- إن هناك أمرًا مهمًا يغفل عنه أكثر إخواني الملاحين، ألا وهو أنهم عندما

يسبحون ويهللون ويكبرون ويحمدون ويقرأون القرآن في الأجواء فإنهم ينالون أجرًا عظيمًا وثوابًا كبيرًا إن شاء الله تعالى ؛ وذلك لأنهم يذكرون الله في موضع ما كان أحد يذكر الله فيه إلى زمن قريب إلا الملائكة وصالحو الجن، وهم في حالة ملائكية إن ذكروا في الطائرة، وهذه فرصة لهم كبيرة جدًا.

٤- إن الكسب الحلال هو مطمح الصالحين، ولقمة الحلال عزيزة، فاحرص على أن تحلل راتبك ما استطعت إلى ذلك سبيلا.

٥- ولا تنس أنك عندما تدعي المرض أنت وزملاؤك فلربما أُلغيت رحلات أو تأخرت تأخرًا طويلا، وقد تكون رحلات عمرة أو حج فتتسبب من حيث تدري أو لا تدري في تأخير الركاب عن أداء عبادتهم وربما لحقك شيء من الإثم وأنت تريد الأجر، فاحذر بارك الله فيك.

هذه نصيحة مني لكم لا أبتغي من ورائها إلا رضاء الله تعالى إن شاء الله، وأسأل الله لي ولكم التوفيق والعون والرشاد.

٦- ومما ينبغي ذكره وله ذيول إلى اليوم أن للطيارين مطالب يريدون تحقيقها، ومظالم يرون أنها وقعت عليهم يريدون النَصَفَة منها، فكانوا يجتمعون ويطالبون بما يريدون عن طريق عرائض يرفعونها إلى أولي الشأن، وكنت أقسم تلك المطالب إلى قسمين:

قسم أرى أنهم فيه محقون، وهو بضعة أمور لا تزيد على ٣-٤ على أقصى تقدير.

وقسم آخر أرى أنه أقل من أن يطالب به، ولو طالبوا به وأجيبوا إليه لسهولة تحقيقه واكتفي به لما رضوا.

لكن كان هنالك تذمر كبير من كثير بسبب ما يرونه قلة في الراتب، وهذا لم يكن ليرضيني، وأرى أن رواتبنا - في الجملة - جيدة، سوى مَن كانت له مظلمة في جانب معين فإن له أن يطالب بمظلمته وذاك حقه، لكني كنت أجهر بأن الراتب كاف ومُرْض، وأنه نعمة من الله - تعالى - عظيمة ينبغي شكره عليها لا أن نكثر من التذمر والتشكي، وكنت أطلب منهم أن يقارنوا رواتبهم برواتب أساتذة الجامعة والأطباء والمهندسين ليحمدوا الله ويشكروه على أن أولئك كانت دراستهم أعقد وأصعب وأطول من دراسة الطيارين، وهذه حقيقة ينبغي أن تُعلم، فكان هذا الكلام لا يرضي كثيرين، ولكني أعلم أنهم يتحرجون من الرد عليَّ ربما لوضوح ما أُورده عليهم أو لبعض احترام يحترمونه لي فجزاهم الله - تعالى - خيراً على كل حال، وبعض الطيارين كان موافقًا لي فيما ذهبت إليه من وجوب ملاحظة النعمة وشكر الله -تعالى- عليها.

ومما يحتج به بعض أولئك أن بعض الخطوط الأخرى تعطي للطيارين رواتب ومزايا أكثر وأحسن مما تعطيه الخطوط السعودية، وكنت أقول لهم إن كلامكم صحيح لكن تلك الخطوط فيها بعض النقائص التي تعرفونها فزنوا هذه بتلك تحصل لكم الراحة والقناعة، والله -تعالى- أعلم.

●●●

المبحث الثامن:

المواقف المؤثرة والحرجة

إن من قضى ثلث قرن بل يزيد في عمل ما فلا بد أن يحدث له بعض القضايا ويقف في مواقف حرجة أو مؤثرة، وقد وقفت في مواقف عديدة خلال رحلة الطيران الطويلة، كان منها المؤثر في نفسي، والذي لا يفارقني حتى أُطوى في رَمْسي - قبري - ومنها الجميل الذي يصح أن يوصف بالطريف وهذا ما سأذكره في المبحث القادم إن شاء الله تعالى -وقد ذكرت مواقف حرجة مؤثرة في ثنايا الكتاب من قبل، وإليكم جملة من تلك المواقف غير ما ذكرته:

- أيام حرب الخليج سنة ١٤١٠/ ١٩٩٠ - لا أعادها الله تعالى بمنه وفضله- كنت نازلا في فندق «صحاري» بجوار مطار الرياض لرحلة طُلب مني أن أطيرها، فلما نزلت إلى البهو استعداداً للذهاب إلى المطار فوجئت بجندي وجندية من القوات الأمريكية التي قدمت لإخراج صدام من الكويت ومنعه من التمدد في الخليج. . فوجئت بهما وهما بكامل سلاحهما يستعدان للخروج من الفندق وكنت بجوارهما أحمل حقيبة الطيران، فأصابتني حسرة عظيمة، وتمنيت لو لم أقف هذا الموقف، فما أصعب أن يشعر المرء أن هناك من الأجانب - الخواجات كما نقول في بلادنا - من يأتي ليدافع عن المسلمين!! فكيف إذا كان الصانع لذلك فيهم نساء مجندات، فهذا أنكى في النفس وأخزى للمرء، وإنا لله وإنا إليه راجعون، وتمنيت لو كان هناك نظام للتجنيد ليدافع أبناء البلاد عن بلادهم ويستغنوا عن الأجنبي الوافد فلا يعود أبناء البلاد يشعرون بما شعرت به من حرج وضيق.

- ومن المواقف التي لا تنسى أني لما كنت مساعد طيار على طائرات ٧٣٧، وكان ذلك في سنة ١٤٠٣/ ١٩٨٣ كنت أطير مع مجموعة من قائدي الطائرات من السعوديين والأمريكان والأوروبيين، وكان بعض أولئك القواد من الكفار لا ضمير له يردعه ولا دين، والنظام الذي تدار به العمليات الجوية لم يكن بالحازم حزمًا كافيًا لإيقاف أولئك عند حدهم إذا أخطأوا، فكانوا يسرقون من وقت الطائرة سرقة عجيبة، وإليكم هذه الأمثلة التي حدثت معي:

١- في رحلة من الكويت إلى الدمام - وهي مسافة قصيرة نسبيًا - كانت السرعة المقررة للطائرة ٣٥٠ عقدة تقريبًا - أو ما يسمى آنذاك الخط الأحمر - فطلب قائد الطائرة الأجنبي مني أن أجعل السرعة ٢٥٠ عقدة فقط، فقلت له إن السرعة ٣٥٠ وليست ٢٥٠، فرد عليّ غاضبًا صائحًا هائجًا: أنا الكابتن وأفعل ما أريد!! فتصوروا كيف يبطئ القائد سرعة الطائرة لتصل إلى هذا الحد ليكسب بعض الدقائق الإضافية فتعود عليه ببضع مئات من الريالات يأكلها حرامًا، وليته إذ صنع ذلك اقتصر على نفسه فأدخل الحرام عليها فقط لكنه سيدخل الحرام عليّ أيضًا وعلى سائر ملاحي الرحلة، وسيعود بالضرر على عدة جوانب من عملية تسيير الطائرات.

٢- وفي رحلة أخرى مع قائد أوروبي آخر -أو أمريكي- لم أعد أذكر هذا الآن، لكن الذي أذكره أن الوقاحة بلغت به حدًا لا يطاق، وكانت الرحلة من الوجه إلى تبوك، ثم من تبوك إلى الوجه، ولما كان مطار الوجه لا يوجد فيه آنذاك برج للمراقبة فكان ينبغي على الطيار أن يستخرج إذن الرحلة بالراديو من قبل تحرك الطائرة بوقت كاف حتى لا تتأخر الطائرة، فما كان من هذا القائد السارق إلا أن أدار المحرك وذهب بالطائرة إلى مدرج

الإقلاع وأوقفها بالكوابح «الفرامل»، وظل يطلب الإذن عن طريق راديو عالي الموجات (HF)، فقلت له: إننا يمكن أن نستخرج الإذن سريعًا من العامل المشرف على الراديو في مطار الوجه، فقال: أعرف، ولم يكترث لما قلته له، وبدأ بالاتصال بالراديو الضعيف، ويريد الاتصال بمنطقة تحت سيطرة مركز جدة الشمالي، فمحطة جدة هي المسؤولة عن مطار الوجه آنذاك، ولكن لم يستطع فحاول الاتصال بمحطة القاهرة!! وهذا أمر مضحك جدًا للعارفين بطرائق الاتصال؛ فالرحلة داخلية ولا يُتصل بمحطة القاهرة فهي لا تملك إعطاءنا الإذن للطائرة لكن الخبيث يريد إضاعة أكبر وقت ممكن ليضيف إلى رصيده دقائق من الحرام ما يظن أنه سينتفع به، فلما كان بعد بُرهة أظهر اليأس فقال: اتصل بعامل الراديو في محطة الوجه، فاتصلت به فجلب لنا الإذن بسرعة، ثم أقلعنا، فأبطأ السرعة إلى أقل بكثير من السرعة المقررة، فلما اتصلت بمحطة تبوك قال لنا: توجهوا بخط مستقيم مختصر إلى المطار، فغضب الخبيث لأن الخط المعتاد طويل ومتشعب فإذا أذن لنا مسؤول محطة السيطرة التابعة لتبوك بهذا الخط المستقيم المختصر فيمكن للطائرة أن تختصر من المسافة أميالا كثيرة فتضيع آماله في السرقة لذلك رفض وصاح بي قائلا: قل له: لا أريد الخط المستقيم المختصر أريد الخط المعتاد!! وهذه فضيحة في عالم الطيران إذ لا يستطيع قائد الطائرة أن يرفض الخط المستقيم المختصر إلا لسبب قوي كأن يكون فيه عاصفة أو سحب ركامية خطرة إلى غير ذلك من الأسباب القوية التي تدعوه للرفض، لكنه رفض بدون سبب أبدًا.

أما في رجوعنا من تبوك إلى الوجه فلم يستطع عمل ما عمله في الوجه؛ وذلك أن المطار يقع تحت السيطرة المباشرة لبرج المراقبة بخلاف الوجه، فأذن لنا بخط مستقيم إلى الوجه فلم يستطع الرفض لكنه فعل شيئًا غريبًا جدًا، فقد قلل

السرعة من ٣٥٠ عقدة إلى الحد الأدنى الذي لا يصح لأي طائرة مدنية أن تطير به لأنه يكبدها خسائر فادحة وهو ٢١٠ عقدة !! لكن الخبيث صنع ذلك، وكان ارتفاعنا ١٩,٠٠٠ قدم لأن المسافة قصيرة، فمن أجل أن يعوض ما فاته إذا به يطلب مني في استواء الطائرة على ذلك الارتفاع أن أضع الجُنيح الأول، وكنا بعيدين من الوجه بمسافة كبيرة لا يعقل معها أن يُصنع هذا لأنه يبطئ سرعة الطائرة إلى درجة غير مقبولة عند مشغلي الطائرة المدنية، ثم طلب الجنيح الخامس وخفض سرعة الطائرة إلى ١٧٠ عقدة، وسرعتها المفترضة آنذاك ٣٥٠ عقدة !! ونزل من ذلك الارتفاع ١٩,٠٠٠ قدم بتلك السرعة البطيئة جدًا التي لا تتصور في عمليات تشغيل شركات الطيران، وأطال في زمن نزوله إلى الحد الذي يصل بفعله هذا إلى درجة الفضيحة !! ثم لما وصلنا إلى الوجه تأسف الخبيث الدنيء أنه لم يحصل على دقائق أخرى أطول مما حصله !!

وهناك بعض المواقف المشابهة التي تعرضت لها، فما تظنوني فعلت أيها القراء؟ كتبت ورقة بما جرى في تلك الرحلتين التي وصفت لكم ما جرى فيهما وغير تلك الرحلات مما طويت ذكره لتشابه ما جرى فيها مع ما جرى في تلك الرحلتين، كتبت ورقة بما جرى بالتفصيل، وأغفلت اسمي عمدًا فلم أذكره إذ إن اسمي إذا عُرف فلربما عاد عليَّ ذلك بضرر كبير من عدة جوانب، ونسخت منها ثلاث أو أربع نسخ - فيما أذكر - فوضعت نسخة في صندوق بريد المشرف على الطائرة، ونسخة أخرى في صندوق بريد مدير الطائرة، ونسخة ثالثة في صندوق بريد مدير عام العمليات، وأظنني قد وضعت رابعة في صندوق بريد نائب مدير عام الخطوط لشؤون العمليات، وقصدت من ذلك فضح أولئك، وأيضًا إبراء ذمتي بين يدي الله - تعالى - فهل تدرون ماذا كانت النتيجة من شكواي يا عباد الله، كانت أن رُقي أولئك السُرّاق بعد بضعة أشهر من طائرة

٧٣٧ إلى طائرة الإيرباص العريضة، وأُرسلوا إلى تولوز بفرنسا ليتدربوا هنالك على حساب الخطوط !! وأصدقكم القول: لو حدث هذا في أي شركة محترمة في العالم لكان فصل أولئك الطيارين أول خطوة تتخذها إدارة الشركة !!

ولقائل أن يقول: أنت أغفلت ذكر اسمك فكيف للإدارة أن تتحقق مما ذكرته؟

وأقول: هذا سهل جدًا أن يُتحقق من صحته، وهناك عدة طرق فنية يعرفها الطيارون من فحص لما مضى، أو مراقبة لما سيأتي من رحلات أولئك السَرَقة لكن:

لقد أسمعت لو ناديت حيًا ولكن لا حياة لمن تنادي

ونارٍ إن نفخت بها أضاءت ولكن أنت تنفخ في رماد

والحقيقة هي أني وكثيراً من زملائي الطيارين عانينًا طويلا وكثيراً من تباطؤ عدد من مسؤولي إدارات الطيران في حل كثير من المشكلات، وعدم مبالاة بعضهم، ولولا أني أعلم أن هذه التفصيلات للمشكلات قد لا يفهمها أكثر عامة القراء لأفضت في ذكرها وبيانها.

- وهناك موقف يدل على أنانية من بعض قائدي الطائرات للأسف؛ وذلك أيام حرب الخليج، سنة ١٤١٠/ ١٩٩٠ لا أعاد الله - تعالى - تلك الأيام السوداء، فقد كُلفت برحلة من جدة إلى باريس ثم إلى برلين ثم إلى جدة وذلك لجلب أقنعة مقاومة للغازات السامة فقد كان المتوقع هو أن يرمي صدام بقنابل كيميائية على بعض مناطق البلاد، وكنا ثلاثة من الطيارين قائديْن ومساعداً، وكنت أنا ذلك المساعد، فذهب قائد من القائديْن لينام، فرقد من

جدة إلى باريس، ثم لما كنت في باريس قال لي القائد الآخر اذهب فارقد من باريس إلى برلين، وهذه الرحلة أقل من ساعة، ثم لما وصلنا برلين أيقظني وذهب لينام هو من برلين إلى جدة !! فهذا يعني أن كل قائد نام أكثر من خمس ساعات وكان نصيبي أقل من ساعة !! وهذه الأنانية والأثرة تطغى -للأسف- على بعض الطيارين فلا يراعي الآخرين، ولا يراقب الله- تعالى- فيهم، والمصيبة كل المصيبة أني كنت إذا شكوت إلى الإدارة هذا الموقف وغيره من المواقف أواجه ببرود عجيب، و«سلبية» لا يمكن قبولها لكن ما العمل ومساعد الطيار آنذاك أسير في يد قائد الطائرة؟! فبتقرير كاذب يكتبه القائد في أي مساعد قد يتسبب في تأخير ترقيته وربما حرمانه منها سنوات طويلة، وإنا لله وإنا إليه راجعون.

أما الحال الآن فقد تحسن قليلا -ولله الحمد- إذ عم الوعي وانتشر احترام الطيارين بعضهم بعضًا إلى حد جيد.

- ومن المواقف التي لا تُنسى أنني كنت مساعد طيار على طائرات الإيرباص سنة ١٤٠٤/ ١٩٨٤ فسافرت في رحلة من جدة إلى الخرطوم ثم إلى جدة مع قائد أوروبي في غاية السوء من الخلق، وفيه حقد لا يخفى على الإسلام والمسلمين لا تكاد تخطئ رؤية ذلك في عينيه، وهو ممن قال تعالى فيهم: ﴿وَمَا تُخْفِي صُدُورُهُمْ أَكْبَرُ﴾ [آل عمران: ١١٨] فذهبنا إلى الخرطوم والطائرة مليئة بالركاب وهي من ذوات الحجم العريض، فنزل إلى أن اقترب من المطار مسافة معينة وارتفاعًا معينًا فلم نرَ المطار بسبب غبار كان على الأرض، فقال: اطلب الإذن من برج المراقبة بالعودة إلى جدة. فقلت له: دعنا نجرب مدرجًا آخر للهبوط أو نلف فوق المطار قليلا ننتظر لعل الغبار أن

ينقشع، وهذان إجراءان يعرفهما الطيارون، فصاح وقال: اطلب الإذن الآن بالرجوع فرجعنا مع الركاب ولم نهبط، وقد امتلأت حسرة على ما جرى لكن ما باليد حيلة، وشكوت إلى الإدارة فقوبلت بالبرود المعروف الذي نعانيه من كثير من رؤسائنا؛ إذ كان الواجب أن تسأل الإدارة ذلك القائد بعض الأسئلة، ثم إذا علمت منه سببًا وجيهًا يحدوه إلى ما صنع فلا تثريب عليه.

- ومن المواقف الحرجة لي في رحلة من جاكرتا إلى جدة، وكانت الطائرة هي الجامبو ٧٤٧ وهي مليئة بالوقود والركاب، وكنت وقتها مساعد طيار، وكان قائد الطائرة هو مدير عام العمليات الأسبق، وكان هو الذي يطير بالطائرة تلك الرحلة، وذلك أنه جرت العادة أن يتناوب الطيار ومساعده على قيادة الطائرة، فرحلة تكون من نصيب قائد الطائرة ورحلة أخرى من نصيب مساعد الطيار، فكانت تلك الرحلة من نصيب قائد الطائرة، فلما استوت الطائرة على المدرج ودفع بالمحركات تحركت إلى السرعة القصوى المخطط لها للإقلاع وكانت تقريبًا ٢٧٠ كم/ ساعة، فلما صارت السرعة قرابة ٢٥٠ كم خرب أحد المحركات، فقرر قائد الطائرة أن يوقف الطائرة ويُلغي الإقلاع، وداس بكلتي قدميه على الكوابح «الفرامل» بقوة، وعكس اتجاه المحركات فصارت عوضًا أن تدفع الطائرة إلى الأمام فإنها صارت تدافعها إلى الخلف، أما بالنسبة إليّ فكان واجبي ثلاثة أمور:

١- أن أتأكد من أن الجنيحات الصغيرة على سطح الجناح قد ارتفعت إلى حدها الأقصى من أجل توليد احتكاك مع الهواء ليساعد الطائرة على الوقوف في المدرج قبل خروجها منه وحدوث كارثة.

٢- أن أعرف السرعة التي قرر القائد أن يلغي عندها الإقلاع؛ وذلك لنعرف

حاجة الطائرة إلى ملاحظة العجلات حتى لا تنفجر من شدة الحرارة التي ولدتها الكوابح «الفرامل» مع اقتران ذلك بالسرعة العالية على الأرض.

٣- أن أخبر برج المراقبة بما حصل.

ومما زاد الطين بلةً أن الوقت كان ليلا، والليلة مظلمة غير مقمرة، والمطر ينهمر بغزارة يعرفَها من ذهب إلى جنوب شرق آسيا؛ فإن المطر عندهم يصب صبًا منهمرًا عجيبًا متواصلا غزيرًا ساعات متطاولة.

فلما وقفت الطائرة بسلام على المدرجٍ أخرجها القائد منه حتى لا يغلقه أمام الطائرات التي تنتظر الإقلاع من خلفنا أو الهبوط، فلما خرجنا إذا بالطائرة تميل ذات اليمين ثم ذات الشمال فعلمنا أن عجلات الطائرة تُفَرّغ من الهواء، وهذا إجراء لا بد منه، والمصنع صنع العجلات على وجه يمكن تفريغها من الهواء -بدون تدخل أحد- إذا اشتدت حرارة الهواء داخلها وعظم الضغط؛ لأنها إذا تُركت بدون تفريغ فإن ذلك قد يؤدي إلى انفجارها وتحدث أضرارًا جسيمة بجسم الطائرة وبمن قد يكون حولها من الناس، وعدد تلك العجلات ليس بالقليل إذ يبلغ في تلك الطائرة ١٨ عجلة، وهنا كان لا بد من الوقوف في مكاننا، فالطائرة لن تستطيع أن تواصل المسير إلى أي مكان، وأُنزل الركاب وأُخذنا إلى الفندق.

ومن الطريف أني كنت قد ابتعت كميات كبيرة من «المانجو» لآخذها معي هدية إلى الوالدين والأهل، فاضطررت لإرجاعها إلى الفندق، ثم بعد قرابة يوم وليلة نودينا لنذهب إلى الطائرة، فلما أشعلنا المحركات وتحركنا إلى المدرج دفع قائد الطائرة بالمحركات فإذا بمحركنا -الذي ادعت الصيانة في جاكرتا أنه أصبح صالحًا- ما زال خربًا!!

فأغلق القائد المحركات، وعاد بالطائرة إلى موقفها وعدنا أدراجنا إلى

الفندق، وحملت معي «المانجو» وبقية الحقائب، وفي اليوم التالي قالوا لنا بأن الطائرة أصبحت صالحة للإقلاع فعدنا إلى جدة، فلما وصلت للأهل إذا بالمانجو لم تعد صالحة للأكل إلا قليلا منها!!

- ومن المواقف التي تدل على عدم مبالاة بعض مهندسي وفنيي الصيانة ما جرى عليّ في الرياض وفي القاهرة:

أما في الرياض فكانت الطائرة ذاهبة من الرياض إلى باريس، وكانت من نوع الترايستار الضخمة ذات المحركات الثلاثة، وكان قائد الطائرة أمريكيًا أو أوروبيًا لا أذكر الآن، وكذلك المهندس، وكنت مساعد طيار آنذاك، فطلبنا من الصيانة ملء الطائرة بالوقود إلى الحد الأقصى حتى لا نشتري وقودًا من باريس فهو غال جدًا، فملأ فني الصيانة خزانات الوقود إلى ٧٢ طنًا وجاء بورقة حسابات خزانات الوقود إلى القائد ليوقعها، فقلت له: لِمَ لم تملأ الطائرة إلى الحد الأقصى؟

فقال لي بغير مبالاة: هذا أقصى ما استطعت أن أملأ الطائرة به.

فقلت له: إن هذه الطائرة تستطيع حمل ٧٩ طنًا فلم نشتري ٧ أطنان من باريس؟

فقال لي: هذا ما استطعته.

فأردت الاتصال بالصيانة عن طريق راديو الطائرة، فقال لي:

ماذا تريد؟

فقلت: أريد الاتصال بمديرك حتى أخبره بما جرى.

فقال لي: لا تفعل، سأحاول ملأها، فإذا به بعد قليل يأتي وقد ملأ الطائرة

بـ ٧٩ طنًا !! فقلت له: لم لمَ تفعل ذلك من قبل؟ فلم يرد عليَّ، فتأسفت لصنيعه، هذا وهو من أهلِ البلاد الذين ينبغي عليهم أن يكونوا حريصين على ثروتها، وقائد الطائرة والمهندس لم يكترثا لهذا الأمر مع أنه من واجبات عملهما وليس من واجبي، ويبدو أن هذا بسبب عدم حرصهما على مال الشركة فهما ليس من أهل البلد.

- والموقف الآخر في القاهرة، فقد كنت مساعد طيار أيضًا وكانت الطائرة ستقلع إلى المدينة النبوية المنورة، وكانت من نوع الإيرباص ٢٠٠ - ٦٠٠ الضخمة، فخرب واحد من المحركات فدعونا مهندس الصيانة ليصلحه، فذهب وجاء وطلب مني أن يختبر المحرك، فسمحت له وكان القائد خارج المقصورة لحاجة له، وهو أوروبي أظنه كان من هولندا، فأدار المهندس المحرك ووصلت درجة حرارته إلى أكثر قليلا من ٧٠٠ درجة فقلت له إن هذه الحرارة أكثر من المسموح به، فأغلق المحرك، فلما جاء قائد الطائرة أخبرته فدُهش وقال له: كم أقصى درجة حرارة يمكن أن يصل إليها المحرك في الأرض؟

فقال القائد فورًا بغضب: إن هذه الطائرة لا يمكن أن تقلع والرحلة لا بد أن تُلغى، وسبب ذلك أن أقصى درجة حرارة يمكن أن يصل إليها المحرك لذلك النوع من المحركات في الأرض هو ٥٠٥ درجات وبعد ذلك لابد من إغلاق المحرك، أما هذا المهندس فقد زاد ٢٠٠ درجة على الحد الأقصى المسموح به!! فكان لابد من إلغاء الرحلة لفحص المحرك فحصًا شاملا لمعرفة مدى تضرره من الحرارة الزائدة، وذهبنا إلى الفندق ومعنا الركاب، فلا تسألوا عن التكلفة العالية التي تكبدتها الخطوط السعودية بسبب خطأ مهندس جاهل بما كان من واجبه أن يعرفه قبل إدارة المحرك لكنها الفوضى التي تخبط خبط

عشواء، وتضر بالمال ضرراً عظيمًا، وإنا لله وإنا إليه راجعون.

- ومن المواقف أني كنت قائد طائرة من الرياض إلى الدمام ثم إلى دكا، وكان معنا راكب أوروبي قادم من باريس إلى الرياض ثم إلى الدمام فدكّا، ومعه زجاجة خمر، فجاءني رئيس المضيفين فأخبرني، فقلت: لا بد من إنزال القارورة أو إتلافها، فجاءني موظفو الخطوط يشفعون فقلت لهم: إن الله تعالى قد لعن في الخمر عشرة منهم حاملها فلا يمكن، وحاولوا مرة أخرى وجاؤوا بموظفي الجمرك فقلت لهم: لا تتعبوا أنفسكم فلن أتحرك حتى تفعلوا ما قلته لكم، وظلوا كذلك حتى سأل الراكب عن سبب التأخير فقيل له: أنت وقارورتك!! فقال: خذوها لا حاجة لي بها، وتأخر إقلاع الطائرة ٥٣ دقيقة بسبب ذلك، لكن المهم هو عدم إغضاب الله تعالى بالمعصية.

- ومن الرحلات التي لا تُنسى رحلتي إلى جنوب إفريقيا عام ١٤١٧/ ١٩٩٧ بطائرة إيرباص ٣٠٠ وكانت الخطوط السعودية قد ابتدأت الخدمة إلى جوهانسبرج آنذاك، فسارعت إلى اختيار تلك البلد لرغبتي في الوقوف على أخبار البلاد بعد خروجها من النظام العنصري البغيض، ولمعرفة أحوال المسلمين هناك، فاخترت رحلة طويلة نسبيًا تستغرق خمسة أيام، ولما نزلت في جوهانسبرج لم أبق فيها وإنما سافرت راكبًا إلى كيب تاون؛ لأنها مركز المسلمين في جنوب إفريقيا فالمسلمون قرابة ربع سكانها، ولما وصلت إليها رأيت فيها أموراً كثيرة فصلتها في مقالي في مجلة المجتمع «أيام في كيب تاون» وهو موجود على محرك البحث جوجل، لكن الأمر الذي لا ينسى وينبغي أن أذكره ها هنا للعبرة والعظة أنه كان يرافقني أحد الإخوة من أصول هندية، فأوصلني إلى فندق حجزت فيه غرفة، وكان فندقًا رفيع القدر ذا

نجوم خمس -كما تُصنف الفنادق- فقال لي مرافقي وقد دخل معي إلى بهو الفندق: إن هذا الفندق لم يكن يُسمح لنا بالمرور من أمامه أيام الفصل العنصري واليوم ندخله، فسبحان الله العظيم.

ولقد ساءني أن الخطوط السعودية تقتصر في رحلاتها على جوهانسبرج فقط بينما أكثر المسلمين في كيب تاون، فلما سألت مدير المحطة قال لي: يا كابتن ماذا أصنع؟ فقد جاء وفد من الخطوط فوقعوا عقداً مع سلطات الطيران المدني في جنوب إفريقيا اقتصروا فيه على جوهانسبرج لتكون محطة للسعودية، فلما علموا بعد ذلك بأهمية كيب تاون وطلبوا نزول طائرات الخطوط فيها رفضت سلطات الطيران المدني هذا، فحزنت لضعف التخطيط اللازم لنا في أحيان كثيرة، وإنا لله وإنا إليه راجعون.

واليوم يركب الحجاج والمعتمرون من كيب تاون إلى دبي أو أبو ظبي ومنها إلى جدة، وكنا نحن أولى بهم ننقلهم من كيب تاون إلى جدة في خط غير ذي عِوج!! لكن ما العمل مع سوء التخطيط وقلة التوفيق!!

- ومن الرحلات التي لا تنسى: الرحلات التي كنت أطير فيها بالطائرة من جدة إلى أسمره عاصمة أريتريا، وكانت الطائرة من نوع إيرباص ٣٠٠ وهي ضخمة، ومطار أسمره لا ينفك عن مطر أو سحب ركامية إلا نادراً وذلك لكونه في أعالي الجبال وقرب خط الاستواء، وهذا مما يُصَعِّب من مهمة الطيار في الإقلاع والهبوط، وأذكر أني كلما نزلت في المدرج أو أقلعت إنما أصنع ذلك بين صفين من الأهالي عن يمين وشمال المدرج، وهذا أمر عجيب لا أذكر أني رأيته في مطار إلا في ذلك المطار، وفيه دفع بالنفس إلى مضار

متعددة في السمع وفي غيره، ودع عنك أن المدرج مفتوح والحيوانات قد تمر فوقه!!

- ومن المواقف أني كنت في مطار دبي في رحلة مغادرة إلى جدة، فجاءني رئيس المضيفين وقال لي: يا كابتن: معنا راكب ثَمِل سكران، فقلت: أنزلوه من الطائرة، فجاءني رئيس الحركة في مطار دبي ورجاني أن أقبل الراكب متعللا بأن معه أهله وأولاده، فقلت: أنزلوه قولا واحدًا، فأنزلوه، وإنما أتشدد في مثل هذه المواقف لأن هؤلاء إذا فُعل بهم هذا وأُنزلوا من الطائرة على ذلك الوجه المهين ربما كان ذلك صدمة لهم توقظهم وتربيهم وتعينهم على التوبة النصوح، والله أعلم.

- ومن الرحلات التي لا تنسى أني ذهبت مع القائد بدرالعليان - وهو أخ في الله تعالى صاحبته وعملت معه منذ أكثر من ثلث قرن - في طائرة ٧٣٧ وكنت قائدًا كذلك، ذهبنا من جدة إلى سراييفو عاصمة البوسنة بعد الحرب الهائلة التي خاضها البوسنيون ضد الصرب والكروات وأظن ذلك كان سنة ١٤١٥/ ١٩٩٥ أو التي تليها، ذهبنا لجلب حجاج من هنالك، وكان فيهم المفتي ونائبه وجماعة من وجهاء البلد، فكلمت النائب وسألته عن الحرب وأهوالها فقال لي مقولة عجيبة، قال لي: إن هذه الحرب علمتنا أشياء كثيرة كنا غافلين عنها أولها الإسلام!! فأكثر أهل البوسنة لم يكونوا يعرفون عن دينهم شيئًا، وكانوا متعجبين لماذا يقتلهم جيرانهم من الصرب والكروات الذين عاشوا معهم طويلا وعاش آباؤهم مع آبائهم وأجدادهم مع أجدادهم؟ فلما تفكروا ونظروا وجدوا أن السبب هو اختلاف الدين وأنهم ﴿**وَمَا نَقَمُوا مِنْهُمْ إِلاَّ أَن يُؤْمِنُوا بِاللَّهِ الْعَزِيزِ الْحَمِيدِ**﴾ [البروج: ٨] فعاد كثير منهم إلى دينه، وأخذ بعض النسوة يلبسن

الحجاب، فرب محنة في ثناياها منحة، ورب ضارة نافعة، وسبحان الله العظيم ما أحسن أقداره، وما أعظم تصريفه للكون ومَن فيه وما فيه.

ومن المواقف المؤثرة في نفسي أني لما كنت مساعد طيار على طائرات الجامبو ٧٤٧ سافرت في رحلة من جدة إلى الرياض، وقُبيل الإقلاع جاءنا رئيس المضيفين وأخبر الكابتن أن هناك طياراً حربيًا معه زوجه أساء لأحد المضيفين إساءة بالغة بدون وجه حق، ثم هو يرفض أن يعتذر، فطلب الكابتن من رئيس المضيفين ألا يثير مشكلة حول ما حدث، وأن يهدئ المضيف، فقلت للكابتن: إن هذا الراكب غير مؤدب وينبغي أن نطرده من الطائرة ليتأدب، والنظام يسمح لنا بهذا، فرفض الكابتن هذا الاقتراح وذلك لأنه كان من الدماثة وحسن الخلق إلى درجة التسامح الزائد والضعف واللين الذي لا يصح أن يكون عليه قائد طائرة من أخص خصائصه الحزم في وقت الحزم، وكان نتيجة هذا الضعف أنه عقب الإقلاع انزوى المضيف في زاوية وصار يبكي بكاء مراً على ما ناله من أذى ثم إنه لم يتمكن من نيل حقه.

- ومن المواقف أيضًا أني كنت مساعداً على طائرة بوينج ٧٤٧ وقدمت في رحلة من الدار البيضاء إلى جدة في مدة تبلغ ست ساعات تقريبًا، وكانت الرحلة في الليل، فلما اقتربنا من جدة فإذا بالفجر قد انبلج وجدة فوقها السحب، وفي ذلك الوقت وقد بلغ التعب منا كل مبلغ إذا بمحرك من المحركات الأربع يتوقف، وكنت أنا الذي أسوق الطائرة، فاجتمع عليَّ التعب والإرهاق والسحب وخراب المحرك، لكن الله -تعالى- سلم ونزلنا بسلام.

المبحث التاسع:

الأحداث الطريفة

قد حدث لي ما يصح أن يكون من الطرائف فيُروى، فمن ذلك إضافة إلى ما مضى:

أثناء حرب الخليج كُلفت برحلة من تبوك إلى دكا تحمل جنودًا جاؤوا من بنغلاديش كانوا في قاعدة تبوك العسكرية، وكانوا جزءًا من القوة الإسلامية التي قدمت لتشارك قوات المملكة أثناء حرب الخليج، وقد رتب مخططو جداول الطيران لقائد الطائرة والمساعد والمهندس أن يبيتوا للراحة في دكا لمدة ١٨ ساعة، فرأيت أن هذه المدة يسيرة فلا أحتاج لحمل حقيبة ملابس، فوضعت إزارًا (فوطة) داخل حقيبة الطيران اعتمادًا على عدم الحاجة إلى غيرها لقصر مدة المبيت، فلما اقتربت الطائرة من دكا إذا بالرادار يكشف عن سحب خطيرة مليئة بالكرات الثلجية فوق مطار دكا، والبقع التي على الرادار حمراء، فإذا كان لونها كذلك فإنه لا يجوز -في قانون الطيران- محاولة النزول في المطار، ولا بد لقائد الطائرة أن يحول مسار الرحلة، فاتصلنا بغرفة تخطيط الطيران في جدة وأنبأناهم بما جرى، فطلبوا منا أن نتوجه إلى بانكوك، وهي أقرب مطار مناسب، فلما وصلنا بانكوك لم نعد نستطيع أن نعود إلى دكا بعد هدوء عاصفتها؛ وذلك لأننا محدودون بحد معين من ساعات الطيران لا نستطيع تجاوزه نظامًا، وكان في بانكوك طيارون جاؤوا قبلنا بيوم، ومدة بقائهم في بانكوك قرابة خمسة أيام، فاستبدل مخططو الطيران بنا أولئك، وصرنا مكلفين برحلتهم هم بعد أربعة أيام ولا يوجد معي سوى الإزار (الفوطة)!! فنزلت إلى

السوق واشتريت ما أحتاجه من ملابس، ولقُنت درسًا مهما أن أحسب لكل رحلة حسابًا مهما قصر وقتها حتى لا أقع فيما وقعت فيه في رحلة بنغلاديش.

- ومن المواقف الطريفة - أيضًا - أني ذهبت إلى كولومبو عاصمة سيرلانكا سنة ١٤٠٦/ ١٩٨٦ في طائرة الترايستار، وكنت مساعد طيار آنذاك، وكان مقررًا أن أبيت في الفندق لمدة ١٢٢ ساعة أنتظر رحلة العودة، فخطر ببالي أن أسافر منها إلى جزر المالديف القريبة إذ المسافة حوالي ساعة وربع بالطائرة، وطلبت من أخي في الله تعالى القائد سعيد باناعمة -وكان مساعدًا آنذاك- أن يسافر معي إلى كولومبو ثم إلى المالديف بأهله وقد كان معي أهلي، فوافق على مصاحبتي راكبًا -جزاه الله تعالى خيرًا- ورتبنا الأمر على ما يرام من كل وجه، وقررنا المبيت في المالديف ثلاث ليال، فلما كانت الليلة الثالثة ذهبت إلى مكتب الخطوط السيرلانكية لأؤكد حجز العودة، فإذا بي أُفاجأ بأنهم يخبرونني أن الرئيس السيرلانكي سيعود على هذه الرحلة ولا نستطيع أن نحجز لأي أحد ما لم يكن قد حجز مسبقًا، فأخبرتهم أني قد حجزت وأريتهم التذاكر، فقالوا: لا نجد أسماءكم وكنا أربعة، الطيار سعيد ومعه زوجه، ومعي زوجي، وابنتي الرضيعة -آنذاك- مريم، فسألته متى الرحلة التي تليها فقال: بعد أربعة أيام وكانت رحلتي من كولومبو إلى جدة في اليوم التالي، وإذا تأخرت الرحلة بسبب عدم وجودي فإن هذه مسألة لا تتسامح فيها أي شركة طيران فلا بد من عقاب، فخطر لي أن أعود بالبحر فلما سألت بعض العارفين بالشأن البحري قالوا إن الرحلة تستغرق ٣ أيام!! فأُسقط في يدي، ثم إني هُديت أن أتصل بمركز الشركة في كولومبو ففعلت فقالوا لي: إن حجزك موجود وسنرسل إلى فرع الشركة في ماليه -عاصمة المالديف- ليؤكدوا لك الحجز، وفعلاً صنعوا ذلك، وحمدت الله -تعالى- على أنه أنقذني من موقف حرج صعب.

- ومن لطائف ما مرّ بي من الحوادث المتعلقة بالنعاس أني كنت قد كُلفت برحلة من جدة إلى نيروبي ثم إلى جدة مباشرة وذلك سنة ١٤٠٤/ ١٩٨٤ تقريبًا أو السنة التي تليها والرحلة تبدأ العاشرة ليلاً -فيما أذكر الآن - فقبل ذهابي إلى المطار أكلت قدرًا كبيرًا من البطيخ اللذيذ، ولم أكن أعلم آنذاك أنه يجلب النوم، وكنت مساعد طيار والكابتن أوروبي، ومعنا مختبر أوروبي كذلك، ولما أقلعت الطائرة باتجاه الشمال ثم دارت إلى الجنوب متجهة إلى القارة الإفريقية السوداء، ووازينا المطار سقط رأسي من النعاس!! وهذه ورطة؛ إذ الرحلة إلى نيروبي تستغرق أكثر من ثلاث ساعات ونصف ساعة، ومثلها في العودة فكيف لي أن أظل مستيقظًا طوال الليل وأنا على هذا الحال من النعاس ابتداءً؟ ودعوت الله -تعالى- أن يخلصني من هذه الورطة فما هي إلا ثوان ويصيح جهاز تنبيه الحرائق في الطائرة منبهًا على وجود حريق في بطارية الطائرة، فطلب الكابتن مني أن أطلب من برج المراقبة أن نعود إلى مطار جدة سريعًا، وفعلاً عدنا وأصبح ذهابنا إلى نيروبي غير نظامي بسبب تجاوز المدة القانونية للطيران لو واصلنا الرحلة بعد إصلاح الخلل، وتفتق ذهني عن فكرة وهي أن نُحسب جميعًا: الكابتن والمختبر وكاتب هذه السطور طيارين لهذه الرحلة معًا فيطول الأمد القانوني إلى عشر ساعات طيران عوضًا عن ٨ ساعات ويصبح بإمكاننا مواصلة الرحلة وهذا الذي يُسمى في عرف الطيران «Augmented crew»؛ إذ يرتاح واحد ويطير اثنان، ثم يرتاح واحد ويطير اثنان وهكذا...

ووافق الكابتن والمختبر على هذه الفكرة ووافقت عمليات الطيران أيضًا، فواصلنا الرحلة بعد إصلاح الخلل، وهنا صار يُسمح لي نظامًا أن أطلب الراحة، فذهبت إلى كرسي في الدرجة الأولى، وطلبت العشاء ثم نمت نومًا

هنيئًا قرابة ساعتين ونصف الساعة، مما قواني لمواصلة الرحلة إلى جدة بفضل الله تعالى، وبهذا تخلصت من موقف محرج مع المختبر إذا تبين له نُعاسي، ونمت بقوة النظام!! ولله الحمد والمنة.

ومن المواقف كذلك أني ذهبت في رحلة ليلية صعبة من جدة إلى بومباي ثم جدة وكنت مساعد طائرة ترايستار، ومعي قائد طائرة برازيلي، فلما وصلنا إلى بومباي نمت على كرسي القيادة قرابة ساعتين فلم أشعر بمن دخل أو خرج، هذا وضجيج العاملين وفريق الصيانة يمنع من النوم عادة لكني كنت متعبًا، فلما تجهزت الطائرة للعودة أيقظني قائد الطائرة قائلاً: يا ولد: أنت تنام كالرضيع!!

ومن المواقف المتعلقة بالنعاس أني كُلفت برحلة الجرائد وهي رحلة تنقل الجرائد من جدة إلى الرياض والمنطقة الشرقية، وهي رحلة صعبة؛ وذلك لأن وقت إقلاعها الساعة الثالثة ليلاً قبل الفجر وتتجه من جدة إلى الرياض ثم إلى الظهران محملة بالركاب وجرائد الصباح، فلما اقتربنا من مطار الظهران كان هناك بعض الغيوم الخفيفة والرؤية ليست واضحة وكان قائد الطائرة هو الذي يقودها آنذاك، فلما وصلنا إلى نقطة الحسم قريبًا من المدرج - وهي ارتفاع ٦٠ مترًا تقريبًا، فإن لم يُر المدرج فيجب إنهاء الهبوط والإقلاع من جديد- قلت لقائد الطائرة إني لا أرى المدرج فأقلع، فقال لي: كيف هذا والمدرج تحتك، فقلت: إني لا أبصره فما زال بي حتى أرانيه فهبطنا، ولم يكن ذلك إلا بسبب النعاس الشديد مع عدم وضوح الرؤية.

ومن المواقف الطريفة المتعلقة بالنوم أني كُلفت برحلة الجرائد هذه ومعي قائد طائرة هو الكابتن يوسف فلاته -حفظه الله تعالى- وذهبنا إلى الرياض فالظهران، ثم في الظهران أُخذنا إلى فندق الميريديان في الخبر للراحة، وأعطينا

غرفتين متجاورتين بينهما باب، ولما كان الكابتن صديقي فقد أبقينا الباب بيننا مفتوحًا، وكان الوقت في شدة الصيف، فنمت ولم أدر بشيء، فلما استيقظت قال لي الكابتن يوسف دخلت عليك الغرفة فإذا بها مثل الحمام من شدة الحر، فتبين لي أني عوضًا عن إدارة مكيف الهواء البارد أدرت مكيف الهواء الحار، وغطيت جسدي بالغطاء ونمت ثمان ساعات كاملات في حر شديد!!

سبحان الله العظيم ما أشد سلطان النوم وتحكمه في النفوس البشرية بل نفوس كل البرية.

ومن المواقف كذلك أني كُلفت برحلة إلى أوروبا في الليل، وكانت الطائرة ترايستار، وكنت مساعد طيار آنذاك والكابتن غربي والمهندس الطيار غربي أيضًا فلم يكن بيننا حديث يحملنا على التيقظ وعدم النعاس، والطريق مظلمة تمامًا والهدوء سائد إذ كل مطارات أوروبا في ذلك الوقت من الليل مغلقة، فثقل رأسي ونعست فنمت على كرسي القيادة لحظات ثم أفقت فإذا بقائد الطائرة نائم والمهندس نائم!! فخشيت من الله تعالى أن يحاسبني على عدم تيقظي -وإن كان النعاس ليس بيدي أمره- فذهبت إلى دورة المياه فغسلت وجهي وعدت وأكملت الرحلة مستيقظًا ولله الحمد.

وهذه الرحلات الليلية صعبة للغاية، وقد لا يتيسر للطيار النوم بالنهار بمقدار كاف فيظل متعبًا نعسًا طوال الرحلة تقريبًا.

وسبحان الله فقد حدث لي كل تلك الحوادث وأنا مساعد طيار، لكني لا أذكر أبدًا أنه حدث لي مثل ذلك وأنا قائد طائرة؛ وذلك لأن ثقل المسؤولية يمنع المرء من النوم، كيف لا وقائد الطائرة هو المسؤول الأول عن سلامتها وانضباطها.

القط في المقصورة

ومن المواقف التي لا تنسى أنني كنت متجهًا من مطار الرياض إلى هونج كونج في رحلة بضائع، والطائرة كانت جامبو من طراز الشحن، أي أنها تنقل بضائع فقط دون ركاب، وكنا ثلاثة من الطيارين: قائدين ومساعدًا واحدًا، وكان القائد الآخر الذي يصحبني في الرحلة أقدم مني في الوظيفة، وبحسب النظام هو الذي يقود الطائرة في بداية الرحلة، فذهبت لأستريح في غرفة النوم، وبينما أنا مستلق على السرير والطائرة تسير متجهة إلى المدرج للإقلاع فإذا بها تتوقف فجأة على وجه مزعج، فاتجهت لمقصورة القيادة ففوجئت بقائد الطائرة وبقع الدماء على ذراعه، فسألته فقال: قفز عليَّ قط رائحته كريهة جدًا وعض ذراعي وهرب!! فرجعت الطائرة إلى مكان وقوفها السابق في قسم الشحن الجوي، وجاء الطبيب ففحص قائد الطائرة وأعطاه بعض الدواء، وهنا قررنا إلغاء الرحلة؛ وذلك لأن القط كان مختبئًا في الطائرة من مدة، وهذا سبب رائحته الكريهة، ولا يؤمن أن يهاجمنا مرة أخرى في أي لحظة، ثم إن فريقًا من الصيانة حاولوا العثور عليه فلم يجدوه بعد بحث طويل؛ إذ إنه اختبأ في مكان ما خلف المقصورة، وهنا ينص النظام على أنه لا بد من عدم مغادرة الطائرة حتى يُعثر على القط، وهكذا ألغيت رحلة الطائرة التي على متنها بضائع تقدر بملايين من الريالات بسبب قط!!

وهذا القط دخل الطائرة بحثًا عن مأوى أو طعام أو كليهما، وهذا خطأ المسؤولين عن العناية بالطائرة على الأرض إذ تركوا أبوابها مفتوحة فدخل فيها القط؛ والنظام ينص على إغلاق أبواب طائرات الشحن إذا كانت على الأرض؛ وذلك لأنها تحمل أحيانًا كثيرة فاكهة وخضراوات، وهذه لها بقايا تجذب الفئران والقطط إلى الطائرة.

المبحث العاشر:

مهنة الطيران: ما لها وما عليها

(بين المزايا والنقائص):

كثير من الشباب يصبو إلى أن يكون طيارًا، وقد اتصل بي عدد جَمٌّ منهم يسألونني عن هذه المهنة، وعن مزاياها ونقائصها، وكيفية الالتحاق بها، فأقول - والله أعلم - إن هذه المهنة لها مزايا عديدة، وفيها نقائص عديدة أيضًا، فمن مزاياها:

١- السفر والتنقل في الأرض:

الطيار كثير السفر والتنقل من مكان لآخر، وهذا السفر فيه مزايا وفيه نقائص، وسآتي عليها، إنما الآن أذكر ما فيه من مزايا؛ إذ السفر يُكسب المرء فهمًا، وسعة معرفة، وحسن اطلاع على أحوال الأمم والشعوب.

ثم إن السفر يجدد الحياة، ويبعد الملل، وينفي الجمود على حال واحدة.

والسفر إذا لم يكن طويلاً فإنه يُستحسن، وهذا حال الطيار فهو يسافر لبضعة أيام ويسارع بالعودة، وهذا حاله طوال مدة عمله.

٢- الراتب الجيد:

إن مساعد الطيار إذا تخرج فإنه يحصل على مرتب جيد مقارنة بغيره من الخريجين فهو ينال ضعف ما يناله خريج الهندسة تقريبًا، وربما فاق الضعف إذا

جمعت المزايا العديدة إلى الراتب، وهذا يجعل معيشة الطيار سهلة هنية، ولله الحمد والمنة.

٣- الإجازات العديدة:

يعمل الطيار كل شهر حوالي ١٥-١٨ يومًا وربما جاز ذلك إلى العشرين يومًا لكن الغالب ما ذكرته، ويحصل على إجازة من ١٢-١٥ يومًا في الغالب، وهذا جيد إذا قورن بما يحصل عليه عامة الموظفين وهو 8 أيام كل شهر، وتلك الأيام التي يحصل عليها الطيار يُضمن له منها غالبًا 5-6 أيام إجازةً متصلة، وهذا يمكنه من السفر إلى أي وجهة أرادها، وهذا ما لا يتيسر لعامة الموظفين، ولله الحمد والمنة.

٤- الجاه:

للطيار جاهٌ معروف، واحترام ملحوظ أينما ذهب، وعناية بالغة، وإسكان في أرقي فنادق العالم، وكثير من الأمور ميسرة له في حله وترحاله، وهذا من فضل الله -تعالى- عليه.

تلك بعض مزايا مهنة الطيران.

أما النقائص فهي عديدة أيضًا لكني سأوردها متضمنة الحديث عما أشعر به اليوم بعد هذا التطواف الطويل في الأرض لمدة ٣٥ سنة تقريبًا؛ إذ العاقل المريد للالتحاق بمهنة الطيران لا ينظر إلى البهجة التي تتراءى له وقت التحاقه بالطيران فقط، بل لا بد له من أن ينظر إلى ما بين يديه من سنوات تطول أو تقصر؛ ولذلك قلت سأورد النقائص مضمنًا إياها حكاية حالي في هذه المهنة بعد تلك السنوات الطوال فأقول والله المستعان:

١- الشعور بالملل:

قد يتعجب القارئ لو قلت إني أشعر الآن بالملل الكثير من وظيفة الطيران هذه، وسبب تعجبه ما بينته آنفًا من تعلقي الشديد المبكر بهذه المهنة تعلقًا طغى على تفكيري ومشاعري، وسبب الملل هذا هو التالي:

أ- طول مدة امتهاني للطيران؛ فقد جاوزت الآن خمسًا وثلاثين سنة، وطول فعل الشيء مدعاة للسأم منه، كما هو معلوم من طبائع البشر.

ب- قلة التجديد:

فالطيران ليس مهنة متجددة، بل هي أقرب إلى الجمود والثبات منها إلى التغيير والتجديد، ليس فيها ابتكار ولا تجديد يدفع السأم ويجدد الحياة بل هي قوانين ثابتة وأنظمة صارمة لا بد من اتباعها بدون مخالفة ولا قيد أنملة!!

ج- كثرة البعد عن الأهل والأولاد:

فمن المعلوم أن المرء إذا كبر اشتدت حاجته لزوجه، واستوحش بدونها، ومهنة الطيران ينفرد فيها الإنسان بنفسه ليالي ذوات عدد في الفنادق، وكذلك البعد عن الأولاد وفراقهم المتكرر يورث في النفس وحشة لا تُنكر، خاصة إذا كان الطيار متعلقًا بأولاده فيجد من الهم والغم لفراقهم المتكرر المتتابع ما الله تعالى به عليم.

د- صعوبة الالتزام بالمناسبات الاجتماعية:

إن الطيار لا يمكن أن يلتزم بمواعيد ثابتة، وهذا يفوت عليه عددًا من المناسبات الاجتماعية الدورية؛ فلذلك قد يطول بعده عن الأقارب والأصهار والأصحاب، وكذلك قد يضطر للسفر في العيدين وهذا يفوت عليه فرصة

اللقاء بمن يحب، ولكم أن تتخيلوا فرحة الناس بالعيد بين أهلهم وأولادهم وأقاربهم وأصحابهم، والطيار في مكان بعيد منفرد عن الناس، فهذا يورث في نفسه شعوراً غريبًا بالوحدة والانفراد، وربما يورثه بعض الآثار النفسية السيئة.

هـ- الفارق الكبير بين الطيران بالطائرات الصغيرة والطائرات الكبيرة، فالطائرة النفاثة الكبيرة لا بد فيها من اتباع قوانين صارمة وقيود ضابطة، ولا مجال فيها للاجتهاد إلا قليلاً جداً، بينما المتعة الكبيرة هي في الطيران المروحي في أمريكا، فالطالب يطير بمفرده في أكثر الأوقات، ويطير على ارتفاع منخفض فيشاهد من أرض الله ما لا يشاهده طيار الطائرات النفاثة، والطالب يكون متعرضًا لمواقف ومفاجآت تجدد له الحياة، وتدفع عنه الملل، وتعلقه بمهنة الطيران، حتى إذا عاد إلى بلاده وبدأ في الطيران بطائرات نفاثة ضخمة وجد الأمر مختلفًا جداً.

و- وهناك باعث كبير على الملل والضيق بالمهنة وهو ما يجده الطيار من تعب في الطيران الليلي والساعات المتطاولة؛ إذ يضطرب منامه، وطعامه وشرابه، ويسافر إلى بلاد بعيدة فتضطرب الساعة البيولوجية في داخل جسده فيعيش في البلد المسافر إليه ساعات من الليل هي نهار في بلاده، وساعات من النهار هي ليل في بلاده فحسبك بهذا اضطرابًا، وكل ذلك مدعاة إلى التعب ومن ثم السأم والملل.

٢- الافتتان:

الطيار قريب إلى الافتتان ببعض الأمور: منها:

أ- فتنة المنصب والجاه:

وذلك أن الطيار محفوف بالاحترام أينما ذهب، والعناية به بالغة، وكل موظفي المطار ممن لهم صلة به يبتغون رضاه، وهو يسكن في أرقى الفنادق،

ويأكل الطعام الحسن، وكل ذلك مدعاة إلى الافتتان ما لم تتداركه رحمة الله -تعالى- وعنايته، والافتتان المقصود ها هنا هو الكِبْر على عباد الله، والظن بأنه شيء عظيم، فلا يعود ينظر إلى الناس نظر بعضهم إلى بعض بل يشعر بأنه فوقهم، وحسبه بهذا فتنة والعياذ بالله، فعلى الطيار أن يتذكر دومًا أنه عبد لله، خاضع لمشيئته وكل ما خوّله الله -تعالى- إياه فهو قادر على سلبه منه في أي وقت والعياذ بالله، وليكثر من ذكر الله تعالى، والتواضع له، والاعتراف بنعمته، فهذا مما يقلل كثيراً أثر المنصب والجاه في نفسه.

ب- الفتنة بالنساء:

والطيار معرض كثيراً للافتتان بالنساء؛ وذلك للخلطة الدائمة بهن في الطائرة، ولسكناه معهن في فندق واحد غالبًا، وهذا القرب يمهد للافتتان بهن، وكم فُتن من طيار بسببهن، وكم انهارت بيوت كانت قائمة، وكم انتكس من فاضل وارتكس في حَمأة الحرام بسببهن، فعلى المسلم العاقل الفطن اللبيب أن يفهم أن هؤلاء النسوة فتنة وُضعت في طريقه، والسعيد من جُنِّب الفتن، وألا يختلط بهن أكثر مما يفرضه عليه العمل، وأن يحذر كل الحذر منهن، وأن يعلم أن له زوجًا تنتظره، وأنه إن زل واعتاد الزلل فقد يعاقبه الله -تعالى- في زوجه وأولاده، نسأل الله -تعالى- العافية.

وهذا وقد أفردت مبحثين آخر الكتاب تحدثت فيهما عن المضيفات وعن نصائح للملاحين.

٣- التعرض لعوائق قد تعرقل عن الاستمرار في المهنة:

الطيار يُختبر كل ستة أشهر اختباراً عمليًا في الجهاز التشبيهي الذي سبق أن وصفته، ويختبر نظريًا، وفي كل سنة يُختبر في الطائرة، ويختبر كل ستة أشهر

اختباراً طبيًا شاملاً، وإذا أراد الانتقال من طائرة إلى أخرى، أو أن يترقى من مساعد طيار إلى قائد طائرة «كابتن» فإنه سيتعرض لسلسلة متوالية من الاختبارات، وكل هذه الاختبارات هو معرض فيها للإخفاق وعدم القدرة على تجاوزها، وهو في حالة إخفاقه يُعطى فرصة أخرى لكن ينعكس ذلك على مشاعره فتسوء حالته، ويضطرب ويقلق، لكن الحقيقة أن معظم الطيارين يمضون في طريقهم إلى غايته ونهايته، وقَلّ منهم من يغادر المهنة لعدم تجاوزه لاختبار من تلك الاختبارات الكثيرة، ولله الحمد والمنة، لكن يبقى الشعور بشيء من القلق باقيًا في كل ستة أشهر من مسيرته في عالم الطيران، وحسبكم بهذا نقيصة في هذا العمل، لكن هذه النقيصة لا بد من استمرارها هكذا؛ لأن قانون الطيران العالمي يفرض على كل طيار ما ذكرته آنفًا من اختبارات دورية.

٤- ومن النقائص الكبرى في هذا العمل مسألة عدم إحسان أداء الصلاة؛ وذلك بسبب أمور، منها:

أ- القصر والجمع:

قد اعتدت القصر والجمع منذ أكثر ثلث قرن، فمعظم الصلوات أصليها قصراً وجمعًا بسبب طبيعة العمل، وكثرة المبيت في الفنادق خارج البلاد، وبسبب الراحة من عناء السفر، وهذا الاعتياد للقصر والجمع يورث المرء ضعفًا وتكاسلاً عن أداء الصلوات جماعة في المسجد وقت إقامته في بلاده، وهذا أمر معلوم اشتكى منه عدد من الطيارين، وما لم يغالب المرء نفسه ويجاهدها للذهاب إلى المسجد فإن نفسه تجنح به إلى الصلاة في البيت ضعفًا وتكاسلاً، ولعل أجر الذي يجاهد نفسه من الطيارين ليصلي الصلوات جماعة في المسجد أثناء إقامته ببلده أعظم من سائر الناس الذين لا يجدون ما يجد الطيار في نفسه

من الضعف بسبب قصره وجمعه الكثير واعتياده ذلك حتى يصبح هو الأصل أعني القصر والجمع.

ب- الصلاة منفردًا:

وهذه مسألة مبنية على المسألة السابقة وهي اعتياد الطيار الصلاة منفردًا بسبب قصره؛ وذلك لأنه لا يتيسر له في كثير من الأحيان مَن يصلي معه، والصلاة على انفراد تحرم المرء من أجر الجماعة، وكذلك تعوده الصلاة منفردًا وقت إقامته ما لم يجاهد نفسه ويقسرها ويجبرها على الصلاة في المسجد، وهذا أمر مشاهد معلوم من حال الطيارين.

ج- الخشوع:

وهذه مشكلة يجدها كل الطيارين في نفوسهم؛ وذلك لأن الطيار حال طيرانه فإنه سيصلي قصرًا وجمعًا منفردًا -غالبًا- وبسرعة حتى لا يغيب عن كرسي القيادة كثيرًا، هذا إن قام عن كرسيه؛ وذلك أن كثيرًا من الطيارين يصلون على كرسي القيادة خوفًا من مغادرته وتركه فارغًا، وعندهم من يفتيهم بذلك.

وكذلك الصلاة بين الرحلات فإنها تكون سريعة مجموعة على انفراد -غالبًا- وكل هذا يورث المرء قلة خشوع فلا يعود يشعر بلذة الصلاة، ولا تؤثر في سلوكه وأخلاقه التأثير الذي تورثه في النفوس الصلاة الخاشعة، وذلك له آثار خطيرة على الطيار ما لم يتدارك أمره، ويضبط صلاته قدر إمكانه.

د- السرعة في أداء الصلاة:

يصيب الطيارَ أحوالٌ كثيرة يكون فيها محتاجًا لأداء الصلاة بسرعة؛ لأن إعداد الطائرة للطيران يضيق عليه وقته، أو أنه سيصلي والطائرة تطير فيكون

قلقًا على الطائرة خاصة إن غادر كرسيه، وهذا القلق وذلك الانشغال يدعوانه للإسراع في أداء الصلاة، فتصبح السرعة في الصلاة ديدنه في السفر وفي الحضر لاعتياده ذلك.

هـ- أداء السنن:

الطيار لا يصلي السنن الراتبة في السفر لأنه يقصر الصلاة ويجمعها، وربما حافظ على الوتر وركعتي الفجر، واعتياد ترك السنن على هذا الوجه، يضعف من الحرص عليها حال إقامة الطيار في بلاده، وهذا أمر مشاهد معلوم من أحوالنا.

تلك بعض النقائص التي تنغص على الطيار عمله.

وبهذا البيان الشافي للمزايا والنقائص (الإيجابيات والسلبيات) يكون أمر مهنة الطيران قد اتضح لمن سأل عنه، وظهر له بما لا مزيد عليه من ظهور حال الطيار، فمن أقدم بعد ذلك على هذه المهنة فببصيرة يُقدم، ومن أحجم فقد أحجم عن نظر شاف وموازنة للمزايا والنقائص، والله الموفق وهو سبحانه المستعان.

●●●

المبحث الحادي عشر

عملي في تدريب الطيارين

في سنة ١٤١٨ اخترت لأكون مدرب طيارين على الجهاز التشبيهي الذي وصفته لكم آنفًا، وذلك على طائرات الإيرباص أ ٣٠٠-٦٠٠ العريضة الحجم، وبقيت حوالي سنتين مدربًا للطيارين إلى ان رأيت أني لم أعد صالحًا للاستمرار في التدريب، فطلبت الانتقال إلى طائرة البوينج الجمبو ٤٠٠-٧٤٧ التي لا زلت أطير بها إلى الآن، وكان سبب ترك التدريب هو التالي:

أولاً: العمل المتصل الدائب:

إن مدرب الطيارين يعمل أطول مما يعمل الطيار الذي يطير بالركاب، ويجهد أكثر مما يجهد، وهذا الأمر لا يناسبني لارتباطي بأعمال ومواعيد أخرى تتعلق بالعلم الشرعي وطلبه، والهيئات العالمية التي أنا عضو فيها، والدعوة إلى الله تعالى، فرأيت أن التوفيق صعب بين ذلك كله.

ثانيًا: المسؤولية الكبرى:

الطيار المتدرب هو مسؤولية كبرى في عنق المدرب، خاصة مساعدي الطيارين، فقد دربت قائدي طائرة ومساعدين، فتدريب قادة الطائرات أسهل بكثير من تدريب المساعدين، وكان مساعدو الطيارين آنذاك يبدأون حياتهم في الطيران على تلك الطائرات الكبيرة فكانت مهمة تدريبهم شاقة للغاية، فالمدرب يبدأ معهم من الصفر ويعلمهم كل شيء، وأذكر أنه جاءني مرةً متدربان لم يطيرا منذ ٥ سنوات!! إذا إنهما لما انتهيا من التدريب الأساسي في أمريكا على

الطائرات المروحية، وعادا إلى المملكة وقدما أوراقهما لإدارة الخطوط السعودية لقبولهما في برنامج الطيران النفاث كان عليهما الصبر ٥ سنوات إلى أن حان وقت تدريبهما!! فلما بدآ الطيران وجدت منهما قصوراً في العلم النظري، وشيئًا من الضعف في قيادة الطائرة، وهذا أمر طبيعي فقد مر على آخر حصة تدريبية لهما ٥ سنوات!!

فتعبت تعبًا جمًا في تعليمهما وتدريبهما، وكدت مرة أن أقطع تدريب أحدهما وأخرجه من البرنامج لكني أشفقت عليه بعد الانتظار خمس سنوات أن يجد نفسه في الشارع، وهذه الخمس هي غير السنوات التي قضاها في التدريب الأساسي وتعلم اللغة وقوانين الطيران، فلما وجدته كذلك ضاعفت من الجهد المطلوب لتعليمه، وطلبت له حصصًا إضافية إلى أن اجتاز التدريب بسلام.

ثم إن المسؤولية تثقل يوم يؤخذ الطلاب إلى طائرة بدون ركاب للتدريب، وكان آنذاك في مطار جدة؛ إذ يتوزع انتباه المدرب بين الطالب وبين عوامل الخطر خارج الطائرة من طائرات أخرى تهبط وتصعد، ومن الاقتراب من سطح الأرض مع طلاب متدربين يمكن أن يؤدي أي خطأ من أحدهم إلى الارتطام بالأرض وتحطم الطائرة لا قدر الله تعالى، فيكون المدرب لذلك مشدود الأعصاب، متوترًا، شاعراً بالمسؤولية وبالخطر معًا.

ثم إني امرؤ أُوثر حسن الخلق وهدوء التعامل، وأريد أن أكون كذلك دائمًا لكن بعض الطلاب المتدربين يسوقون المدرب سوقًا في بعض الأحيان إلى أن يخرج عن طوره ويفارق طبعه فيصيح عليهم، وربما خاطبهم بألفاظ لم يعتدها هو من قبل ولم تصدر عنه أبدًا، وكنت أجد من نفسي ذلك شفقة على المتدرب أن يخفق في تدريبه، واستشعاراً للمسؤولية والخطر معًا كما بينت آنفًا، فلما

وجدت من نفسي ذلك، ووجدت أن هذا قد ينافي حسن الخلق الذي يرتقي بالمرء إلى درجات عالية في الآخرة رأيت أن أتخذ القرار الصعب بالخروج من سلك التدريب تمامًا لأكون أحد الطيارين الذين يطيرون بالركاب بدون تحمل مسؤولية إضافية، ووجدت أن ذلك أسلم لديني وأحسن لخلقي، وأحفظ لصحتي والله أعلم.

وقد فقدت بخروجي من سلك التدريب شيئين اثنين:

أولهما: مكثي مع أهلي وأولادي في البلد وقلة السفر؛ وذلك أن مدرب الطيارين قلما يقود طائرات الركاب، وإن صنع فإنه يفعل ذلك في رحلة قصيرة شهريًا أو كل شهرين أو كل ٣ أشهر على الحد الأقصى، وذلك أن الطيار لا بد له كل ٩٠ يومًا من أن يقلع ويهبط ٣ مرات ليحافظ على رخصته فلا يفقدها، فالمدرب يبقى في بلده مستقراً مدة طويلة وقلما يسافر، وهذه ميزة حسنة جداً.

والثاني: الحافز المادي؛ فالمدرب يُكافأ على التدريب بمكافأة جيدة غير راتبه.

لكني بالموازنة بين المزايا والنقائص اخترت ترك تدريب الطيارين، ورأيت أن الأسلم لي هو أن أعود إلى الطيران بطائرات الركاب، وبهذا انتهت تلك المرحلة في حياتي التي استغرقت عامين فقط فلم تطل، وذلك أن كثيراً من الطيارين إذا سُلك في سلك المدربين فإنه يمضي فيه سنين ذوات عدد ولا يكاد يفارقه إلا بعد مدة طويلة للميزتين الآنفتي الذكر، وقَلّ منهم من يفارق مهنة التدريب إذا ابتدأها لكن كان لي رأى آخر أنهيت به مدة التدريب في سنتين فقط.

●●●

المبحث الثاني عشر:

تجربتي في الإدارة

اخترت سنة ١٤٢٣/ ٢٠٠٢ أن أكون في إدارة السلامة الجوية، بوظيفة أخصائي سلامة، وكانت تلك المرة الأولى التي أغادر فيها إلى موقع إداريّ، وبقيت في تلك الإدارة قرابة تسع سنوات، التحقت فيها بدورتين خارج المملكة: دورة في لندن، وأخرى في براغ ببلاد التشيك، التي كانت جزءًا من دولة تشيكوسلوفاكيا الشيوعية التي كانت تدور في فلك الاتحاد السوفيتي الشيوعي الهالك، وكانت كلتا الدورتين في فنون سلامة الطيران، والتحقت بدورة أو دورتين داخليتين فيما أذكر -وكنت مكلفًا في الإدارة بنظام التقارير السرية، وهو نظام عالمي مستحدث في نظام الطيارين يمكنهم من كتابة أخطائهم -أثناء الطيران- التي لم تسبب حوادث لكنها أوشكت أن تسببها، وهذه التقارير تُرفع كي يستفيد منها سائر الطيارين ولا يكرروا الخطأ الذي حدث، وتُرفع هذه التقارير ولا يكون للطيار أي ملاحقة قانونية أو نظامية بسببها، وذلك لأنها لم ترق إلى التسبب في حادثة، ولتشجيع الطيارين على الأقرار بأخطائهم دون ملاحقة نظامية، وهذا النظام رائع لكنه يكتنفه بعض العيوب المانعة له من اكتمال فائدته، منها:

١- كثير من الطيارين لا يثق بعدم الملاحقة ويخشى منها حتى بعد التأكيدات المستمرة لهم بأنهم لن يصيبهم ضرر بسببها، إن شاء الله تعالى، وهذه الخشية من الملاحقة تمنع الاستفادة من أخطاء عديدة لا يُقر بها الطيارون ولا يرفعونها إلى إدارة السلامة مما يقلل من الأثر المتوقع للبرنامج.

٢- قدرة الإدارة السابقة للعمليات في تغيير بعض الأنظمة والقوانين وتطويرها لم تكن قوية بدرجة كافية، وهذا يقلل من أثر هذا البرنامج؛ إذ إنه يعتمد على نقل الأخطاء المرتكبة من الطيارين وتغيير الأنظمة واللوائح تبعًا لما يرى القائمون عليها استرشاداً بتلك الأخطاء المنقولة، وإذا رأى الطيارون أن ما يرفعونه من أخطاء وقصور لا يعالج وليس له أثر في تطوير القوانين والأنظمة واللوائح فإنهم سيزهدون تمامًا بهذا البرنامج «نظام التقارير السرية» وسيكفون عن رفع التقارير عن أخطائهم.

ومثالاً على ذلك منع التدخين في مقصورة القيادة، فقد رأت إدارة العمليات أن تمنع التدخين في مقصورة قيادة الطائرة كما هو ممنوع في سائر الأماكن في الطائرة، وذلك قرار حميد، ومنحت الطيارين فرصة ٤ سنين للتدرج في المنع بحسب طول الرحلة، ومن أجل أن يتعالجوا في عيادات منع التدخين، وهذا -قانونًا- رائع متميز، لكن الشكاوى كانت ترفع من بعض مساعدي الطيارين بأن عدداً من قائدي الطائرات يدخنون في المقصورة ويضايقه بهذا التدخين، وكان من مهمتي أن أرفع إلى مدير عام العمليات السابق هذا الأمر ليعالجه ويفرض الغرامات على الطيارين المخالفين للنظام ويوقع عليهم العقاب المنصوص عليه في القانون، لكن للأسف لم يصنع مدير عام العمليات شيئًا إلا أن وزع ورقة على الطيارين يحذرهم فيها من هذا الصنيع ويذكرهم بنص قانون منع التدخين والعقوبة على الطيار المدخن في المقصورة، وهذا لا يجدي شيئًا في تعديل سلوك الطيارين المدخنين إلا أن يؤخذوا بالعقوبة فعلاً، وهم معروفون ويسهل تتبعهم لكن الإدارة لم تصنع وآثرت تلك الطريقة الضعيفة في التغيير، وهذا مثال على القصور في المعالجة الذي يورث الطيارين زهداً ببرنامج التقارير السرية، وعدم رغبة في المشاركة به.

بقيت في تلك الإدارة تسع سنين ثم أُخرجت منها بمكيدة ظلمًا وعدوانًا، وأحب أن أطوي عن القراء ما حدث لي صونًا لنفوسهم من الضيق لكني سأحتفظ بظلامتي هذه إلى أن ألقى الله تعالى يوم القيامة فآخذ حقي مستوفًى كاملاً إن شاء الله تعالى.

وكان من الصعب عليّ أن أترك العمل في الإدارة بعد تسع سنوات، وذلك لأن الإداري يطير رحلة واحدة تقريبًا في الشهر لأنه مرتبط بعمل يومي، فكنت في تلك السنوات التسع مستقرًا في جدة استقرارًا لا بأس به، فإذا بي فجأة أجد نفسي عائدًا إلى دوامة الطيران المتصل المزعج، وكان لذلك آثار على نفسي وأهلي وأولادي ليست بالهينة، لكن الأمر بُيت بليل، والقرار اتخذ، ولم يكن لي إلا الانصياع له ولو كان فيه ظلم لي؛ وذلك لأن البديل الآخر هو التقاعد الذي لم أكن مهيئًا له.

●●●

المبحث الثالث عشر:

المضيفات

بادئ ذي بدء لا بد من القول بأن الحديث عن مضيفات الخطوط هو حديث حرج لا يستطاع ذكر كثير من تفاصيله حفاظًا على سمعة الخطوط السعودية، ومن باب مراعاة القراء الكرام، لكن الذي يمكن قوله بعد أكثر من ثلث قرن من العمل معهن هو الآتي:

١- وجود المضيفات لا داعي له أبدًا، فيمكن للطائرة أن تطير بلا مضيفات بل بمضيفين فقط وهذا أمر معلوم، والدليل الواضح عليه أن هنالك شركات للعمرة والحج تؤجر طائرات من الخطوط السعودية تقلع من الدمام والرياض إلى جدة والطائف ويشترطون ألا يكون هنالك مضيفات على الطائرة، وفعلاً تطير الطائرة بلا مضيفات بل بمضيفين فقط.

فإذا جاء شخص ليقول -وهذا قيل فعلاً- كيف تصنعون بامرأة حامل حان زمان وضعها والطائرة في الجو فهل يليق أن يباشر توليدها مضيف؟

فأقول:

أولاً: إن هذه حالة نادرة جدًا، والنادر لا حكم له.

ثانيًا: إذا وقع هذا فعلاً فيكون من باب الضرورة الشرعية، فيجوز حينئذ أن يلي الولادة رجل، هذا إن لم يكن في الطائرة نساء يباشرن ولادة تلك المرأة، أو يقبلن تلك المباشرة، وهذا نادر أيضًا، ولا يكاد يوجد؛ إذ إن أكثر ركاب أكثر الرحلات من النساء.

ثم إن كثيراً من المضيفات إذا وقعت حالة طوارئ ارتبكن وخفن وربما بكين، وهذا من طبيعة النساء فلا حرج لكنهن يكن آنذاك عبئًا على قائد الطائرة ولسن مساعدات له.

٢- إذا سلمنا بأهمية وجودهن فيكون في كل رحلة واحدة فقط، أما هذا العدد الهائل من النسوة اللواتي توظفهن الخطوط فلا يمكن قبوله بدعوى أهمية وجودهن، وطيارتي التي أطير بها هي من نوع الجامبو ٧٤٧-٤٠٠ وأطير بها من المملكة إلى الفلبين فيكون معي -في معظم الرحلات- مضيف أو مضيفان فقط وست عشرة مضيفة فما هذا يا عباد الله!!

٣- لا بد من القول إن وجودهن على هذه الصفة غير جائز شرعًا مهما جُلب له من مسوِّغات للأسباب التالية:

١- لا ضرورة شرعية تبيح وجودهن كما بينت آنفًا في الجانبين الأول والثاني.

٢- إن أولئك المضيفات قد أضللن كثيراً من الركاب والملاحين، أما الركاب فحالات التحرش بالمضيفات واقعة مسجلة معلومة، وهذا أمر متوقع حدوثه، فالمضيفة تذهب إلى مناطق ريفية وصحراوية وتسافر مع ركاب لا عهد لكثير منهم بنسوة كهؤلاء خاصة في الزمان الماضي قبل ظهور الإنترنت والقنوات الفضائية، فالمضيفة تكون آنذاك سبب فتنة لأولئك الركاب.

أما الملاحون فطبيعة عملهم الاختلاط بالمضيفات على وجه غير جائز، وأعلم يقينًا حالات لا أستطيع الحديث فيها، لكن مما يمكن قوله إن وجودهن مع الملاحين يقرب الفتنة وقد يوقع في الحرام والعياذ بالله، وكم من طيار ومضيف أعرفه مستقيمًا بل ملتزمًا انتكس بسبب أولئك المضيفات، وكم من بيت مستقر قائم على الهدوء والرضى إذا به يخرب وينهدم بسبب أولئك المضيفات.

ولا بد من القول إن الخطوط قد أحسنت بإلباس المضيفات لبسًا محتشمًا وفرضته عليهن قبل بضع سنوات، لكن قبل ذلك كانت المضيفة تلبس لباسًا فاضحًا مقارنة بما كان في البلاد من محافظة واستقامة -في العموم- معلومة لم يكن مثلها في أي بلد من بلاد الإسلام إلا في قليل جدًا من البلاد كاليمن وأفغانستان وبعض مناطق في الباكستان، لكن هذا اللباس لا يحيل الحرام حلالاً، فتوظيفهن حرام شرعًا، وألتمس من ولي الأمر أن يأمر بإيقاف توظيفهن، وأزعم أنه إن صنع سينال من الدعوات شيئًا عظيمًا، وأن له -إن صنع- أجرًا كبيرًا إن شاء الله تعالى.

وقد يجادل بعض الناس بعد كل ما أوضحته في حرمة توظيفهن فأقول له: أنا لم أذكر أكثر الذي أعرفه مما يمكن أن يقنع أي مجادل بحرمة توظيفهن، ثم أين المحرم الذي شرطه الشارع لسفر المرأة؟ ثم أين الحجاب وهن لسن بمحجبات بل لباسهن محتشم فقط ولا يلبي كل الشروط الشرعية؟ والصِباغ على وجوههن مفروضة عليهن، أليس كل ذلك حرامًا لا لُبس فيه؟

ولا يعني كلامي هذا أن كل المضيفات سيئات -حاشا وكلا- بل بعضهن يصلين ويصمن ويتمنين لو فُرض عليهن الحجاب ليلتزمنه، وقد نصحت عددًا منهن فأبدين ندمهن، وعاهدني بعضهن على الخروج من العمل في أسرع وقت ممكن، وقد ألفت قديمًا رسالة بعنوان «أختي المضيفة» ووزعتها عليهن وبينت فيها حرمة هذا العمل وأنه لا يقول فقيه عامل عاقل بجوازه فغضب مني بعضهن لكن الحق أحق أن يقال.

ثم بلغني من موظف في مكتب المدير العام السابق أن مديرهن العام الأسبق أراد أن يشكوني إلى مدير عام الخطوط لأني جاوزت حدي -فيما زعم- بتأليف

تلك الرسالة، وتوزيعها على المضيفات، وأنا لم أصنع إلا أن بينت حكم الشرع في هذا العمل، فأنا -ولله تعالى الحمد والمنة- تخرجت في كلية الشريعة، ودرست ديني دراسة تمكنني من هذا الذي أفتيت به، إضافة إلى عملي الطويل الممتد في مجال الطيران؛ فقد وقفت فيه على حوادث كثيرة جداً يقطع معها الفقيه بأن عمل هؤلاء المضيفات حرام حرام لا شك فيه ولا ريب، والله -تعالى- المستعان.

وإليكم هذه الرسالة التي كتبتها منذ سنوات طويلة:

أختي المضيفة:

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين وبعد:

أختي المضيفة: السلام عليكم ورحمة الله وبركاته:

هذه بعض الكلمات إليك عسى الله أن ينفعك بها، وأرجو أن تقرئيها بقلبك وعقلك قبل أن تقرئيها بعينيك؛ وذلك لما تحمل إليك هذه الكلمات من نصائح أرجو أن تستفيدي منها الفائدة التي تعود عليك بأحسن النتائج في الدنيا والآخرة، إن شاء الله تعالى.

وهذه النصائح مقدمة من أخ لك عمل في المجال الذي تعملين فيه لمدة أربع وعشرين سنة، ولقد رأيت وسمعت عن أمور أحب أن أنبهك إليها؛ وذلك لأنك أخت لي في الإسلام، وأنا حريص على سعادتك في الدنيا والآخرة؛ ولأنك أيضاً زميلة مهنة لك عليَّ حق النصح والإرشاد، والله الموفق.

النصيحة الأولى:

قدمي رضى الله تعالى على كل شيء:

فالله تعالى أعظم من كل أحد، وأكبر من كل شيء، وهو أحق أن نرضيه سبحانه وتعالى: ﴿**يَحْلِفُونَ بِاللَّهِ لَكُمْ لِيُرْضُوكُمْ وَاللَّهُ وَرَسُولُهُ أَحَقُّ أَن يُرْضُوهُ إِن كَانُوا مُؤْمِنِينَ**﴾ [التوبة: ٦٢] فإذا تعارض هواك مع ما يريده الله فقدمي ما يريده الله منك ولا تترددي، وثقي أن الله تعالى سيعوضك ويرضيك، وقد قال النبي ﷺ: «**من التمس** -أي طلب- **رضا الله بسخط الناس رضي الله عنه وأرضى عنه الناس، ومن التمس رضا الناس بسخط الله، سخط الله عليه وأسخط عليه الناس**» والعياذ بالله.

وللأسف -أيتها الأخت- إن كثيراً من المضيفات يقدمن أهواء أنفسهن على مراد الله تعالى، وصور ذلك هي في الآتي:

١- عدم العناية بالحجاب:

وهذه مشكلة كبيرة؛ وذلك لأن حجابك أمر من الله تعالى فمخالفته خطيرة، وينبغي أن تلاحظي أن اللبس الموحد للخطوط السعودية يساعدك على الحجاب، فكل ما عليك هو أن تحافظي أكثر فأكثر على حجابك، وأن تمتنعي عن وضع الأصباغ على وجهك «المكياج» قدر استطاعتك، وهذا فيه رضى الله تعالى عليك، وفيه سعادتك إن شاء الله تعالى، ولا تنسي أن كثيراً من المضيفات قد تحجبن والتزمن، ومَنّ الله عليهن، ولله الحمد.

فاتق الله قدر استطاعتك، وانوي التخلص من عملك في أقرب وقت ممكن إن لم تستطيعي المحافظة على حجابك، وكل مضيفة لا تستطيع الالتزام بحجابها فواجب عليها أن تبحث عن عمل آخر في أقرب وقت ممكن.

٢- عدم ضبط العلاقة مع الزملاء:

وهذا أمر شائع للأسف، فمن ذلك: الخلطة بدون داع، والتساهل في الضحك الكثير والمزاح الذي لا يليق، والخلوة، ولتعلمي يا أختي أنك تؤدين عملاً فينبغي أن تضبطي العلاقة في حدود العمل فقط ولا تتساهلي في هذا أبدًا.

وبعض المضيفات يتساهلن في هذه الأمور من أجل الزواج، فينبغي أن تعلمي أن الزواج أمر مقدور، وأن الرجل الذي يبتغي الزواج سيفضل أن يتزوج بالمضيفة المنضبطة المحافظة على دينها وشخصيتها الإسلامية، وأنه يحتقر الأخرى التي تفرط في دينها، وأنه إن خُير بينهما فلن يختار إلا الأولى غالبًا.

● **النصيحة الثانية:**

أحسني استغلال وقتك:

وهذا أمر مهم، فقد قال المصطفى: «**لن تزول قدما عبد يوم القيامة حتى يسأل عن أربع: عن عمره فيما أبلاه، وعن شبابه فيما أفناه، وعن ماله من أين اكتسبه وفيما أنفقه**».

إذًا العمر ثروة، والوقت كنز فاحرصي على ألا تنفقيه إلا فيما يعود عليك بالنفع الدنيوي والأخروي، وكثير من أخواتنا المضيفات لا يعرفن كيف يستغللن وقتهن، ويظل الوقت ضائعًا منهن، يفرطن في هذا أيما تفريط، ومن صور الاستفادة من الوقت ما يلي:

١- قراءة القرآن فهي بركة عظيمة، والقرآن نور، وحافظ لك وشفاء، ويجلب الرزق.

٢- قراءة تفسيره، حتى تفهمي معاني كلماته، وتعرفي مراد الله تعالى من خلقه.

٣- قراءة كتاب رياض الصالحين للإمام النووي، ففيه أحاديث كثيرة مهمة، وتُعنى بالخُلق القويم، وحسن السلوك، وضبط التصرفات، وإحسان العبادة لله تبارك وتعالى.

٤- قراءة كتب الأذكار، وخاصة أذكار الصباح والمساء التي تحفظ العبد بإذن الله تعالى من الشرور والآفات، وكتيب «حصن المسلم» نافع إن شاء الله تعالى، وإن أردت أن تقرئي كتابًا أكبر فكتاب «الأذكار» للإمام النووي رحمه الله تعالى.

٥- قراءة القصص النافعة والمسلية، مثل «صور وخواطر» للشيخ علي الطنطاوي، وكتاب «مع الناس» للشيخ علي الطنطاوي أيضًا، وسلسلة قصص للأستاذ محمد حسن الحمصي.

٦- صيام التطوع وصلاة التطوع: قال تعالى: ﴿وَاسْتَعِينُوا بِالصَّبْرِ وَالصَّلَاةِ﴾ [البقرة: ٤٥] وأنت - بحكم وظيفتك- تكثرين من السفر للخارج، وتقضين أوقاتًا من الشَهر في الفنادق فإياك ثم إياك من مزالق الوقت الفارغ الطويل الذي وقع فيه عدد من أخواتك قبل ذلك، ومن هذه المزالق:

- الخروج المتكرر للأسواق بهدف وبدون هدف، ولمجرد القضاء على وقت الفراغ، وهذا غريب؛ إذ إنك بهذا تقضين على حياتك، فالوقت هو الحياة.

- الخروج بدون انضباط في الحجاب، وهذا قد تكلمت عنه قبل ذلك لكن إعادته مهمة، وذلك أن الكثيرات لا يتقيدن بالحجاب حال الخروج تساهلاً

أو خوفًا من الأحوال الراهنة، ولا خوف عليك إن تمسكت بحجابك إنما الخوف كل الخوف على مَن فرطت في أمر ربها ودينها.

- الخروج مع زملائك في العمل، وكثرة المزاح معهم والضحك كأنهم محارمك، فلماذا هذا ويمكنك الخروج مع زميلاتك إن رغبت؛ إذ أخشى أن يكون هذا من عمل الشيطان واستدراجه مع ما فيه من الإثم.

- التساهل في الخلطة مع الشباب في الفندق، وربما الخلوة معهم، وهذا يعود بأقبح الأضرار على المرأة وسمعتها، وقد قال النبي : «**ما خلا رجل بامرأة إلا كان الشيطان ثالثهما**» ولتعلمي أن الرجل الذي يطلب هذا منك إنما ينظر إليك كأداة تسلية، ويحتقر من تصنع هذا في أعماق نفسه، فاحذري أن يجتمع عليك غضب الله تعالى واحتقار الناس لك.

وبإمكانك أن تشغلي وقتك بما سبق أن ذكرته لك من القراءة، فإن مللت فعليك بالمعالم السياحية في البلد الذي أنت فيه من متاحف، ومناظر طبيعية، ومراكز علمية، فإن مللت من كل ذلك فبعض الرياضة المناسبة لك، والانشغال بتصفح الصفحات المفيدة من الإنترنت ففيه خير كثير، وهو من الوسائل النافعة لقضاء الأوقات إذا استخدم الاستخدام الصحيح. المهم ألا يستدرجك الشيطان في قضاء الأوقات في معصية الله، والعياذ بالله.

- **النصيحة الثالثة:**

ارتقي بمستواك الثقافي والعلمي:

الكثيرات منكن ربما أنهين الثانوية العامة فقط، وبعضكن أنهين المرحلة الجامعية، فمن المناسب أن تواصلن المسيرة للشهادات العليا، فهذه فرصة،

والآن هناك عدد من الجامعات العربية تمنح الشهادات العليا بالمراسلة، وربما احتجت أن تحضري مرة في العام لأداء بعض الاختبارات أو التقويمات، وهذه فرصة سانحة لك حتى تواصلي دراستك، وتقضي وقتك بأمر مفيد نافع، وربما استطعت أن تحوزي على شهادة جيدة تستطيعين بها تغيير مجال عملك والاستقرار في وظيفة أحسن لك وأجدى وأبعد عن الحرام، ومن التخصصات المناسبة لك: الشريعة الإسلامية، والتخصصات الإدارية، والديكور، والحاسب الآلي، والاقتصاد المنزلي، واللغات، والتاريخ إلى آخر قائمة التخصصات الكثيرة المناسبة، وما يدريك لعلك إن بدأت هذه المسيرة انتهت بك إلى تحصيل شهادة الدكتوراه، وهذا يمكن أن تصلي إليه بمزيد من الصبر، والمثابرة والاجتهاد، وعدم اليأس ونفي الخمول.

وكم من نساء أتين من بيئات فقيرة وضعيفة استطعن بتوفيق الله تعالى لهن أن يتحصلن على أرفع الدرجات وأعلى الشهادات، المهم ألا تنظري لنفسك ولقدراتك نظرة استصغار، واجتهدي وجدي.

وإن انشغلت بتحصيل علمي أو ثقافي عن طريق جامعة من الجامعات فسيكون هذا حلاً مناسبًا جدًا للأمرين اللذين ذكرتهما لك في النصيحتين السابقتين، فإنك بهذا التحصيل العلمي والثقافي ستجدين نفسك مشغولة بشيء نافع، ولن تجدي الوقت الذي تضيعينه في توافه الأمور، وستتعلقين بالله تعالى وستتقربين منه أكثر، إن شاء الله تعالى.

وربما قالت بعض المضيفات: وماذا أصنع بالشهادة وما أحصل عليه من راتب أعلى مما يمكن أن أحصل عليه من هذه الشهادة، وأقول: هذا غير صحيح فإن من تحصل منكن على شهادة الماجستير مثلاً أو الدكتوراه فسيضاعف راتبها

في مكان آخر ووظيفة أخرى، ثم هل تستوي العالمة بأمر دينها والمثقفة ثقافة عالية مع غيرها ممن قلت ثقافتهن وقل علمهن، وصارت حياتهن تافهة.

إرشادات متنوعة سريعة:

أولاً: ابتعدي عن التدخين الذي وقعت فيه كثير من المضيفات وهو تشويه لجمالك، وإضعاف لصحتك، وإتلاف لمالك، ومعصية لربك جل جلاله.

ثانيًا: ابتعدي عن التورط في المخدرات والخمور، وقد تورط فيهما عدد من المضيفات وأنت تعلمين ماذا جرى ويجري عليهن بسبب هذا، وسبب هذا التورط هو صحبة السوء وضعف الإيمان بالله تعالى.

ثالثًا: حافظي على عفتك وسمعتك، ولا تبيعي شيئًا من ذلك بالحرام كائنًا ما كان الأمر، واتقي الله فيما تعيشينه من ساعات وأيام في هذه الدنيا.

رابعًا: حافظي على صلاتك، وخاصة الفجر، فهناك عدد من المضيفات لا يصلينها، وهناك عدد آخر يصلينها في الفندق بعد خروج وقتها، والله تعالى يقول ﴿**إِنَّ الصَّلَاةَ كَانَتْ عَلَى الْمُؤْمِنِينَ كِتَابًا مَّوْقُوتًا**﴾ [النساء: ١٠٣] ويقول النبي الأعظم ﷺ: «**من صلى البردين دخل الجنة**» والبردان: الصبح والعصر، ويقول النبي ﷺ: «**من صلى الصبح كان في ذمة الله، فلا يطلبنك الله يا ابن آدم بشيء من ذمته**».

خامسًا: إذا أردت الرزق الواسع فعليك بكثرة الذكر وخاصة الاستغفار، فالله تعالى يقص على لسان نوح عليه السلام ناصحًا: ﴿**فَقُلْتُ اسْتَغْفِرُوا رَبَّكُمْ إِنَّهُ كَانَ غَفَّارًا (١٠) يُرْسِلِ السَّمَاءَ عَلَيْكُم مِّدْرَارًا (١١) وَيُمْدِدْكُم بِأَمْوَالٍ وَبَنِينَ وَيَجْعَل لَّكُمْ جَنَّاتٍ وَيَجْعَل لَّكُمْ أَنْهَارًا**﴾ [نوح: ١٠-١٢].

فإذا أحسنت صلتك بالله تعالى يعطيك ما تطلبين، ويفتح عليك أبواب الرزق، فقد قال تعالى: ﴿ **وَمَن يَتَّقِ اللَّهَ يَجْعَل لَّهُ مَخْرَجًا (٢) وَيَرْزُقْهُ مِنْ حَيْثُ لا يَحْتَسِبُ** ﴾ [الطلاق: ٢، ٣].

سادسًا: عليك بحضور الدروس والمحاضرات النافعة في المساجد، فهي كثيرة متنوعة، وهي مهمة في إثراء معلوماتك عن الإسلام، والأحكام الشرعية، والأخلاق الكريمة، والعبادات الصحيحة، وكل الوقت الذي تقضينه في المسجد فهو خير وعبادة إن شاء الله تعالى، فإن لم تستطيعي الحضور فعليك بسماع الأشرطة.

سابعًا: عليك في كل الأحوال بالبحث عن عمل آخر ليس فيه هذا السفر المتكرر بدون محرم، وهذه الخلطة، فتوكلي على الله وابحثي عن مصدر رزق آخر، والله لن يضيعك، ولك في كل الأحوال أجر نيتك إن شاء الله تعالى.

وأسأل الله لي ولك التوفيق في القول والعمل، والعصمة من الضلال والزلل، إنه ولي ذلك والقادر عليه.

وصلى الله وسلم على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين والحمد لله رب العالمين.

وكتبه كابتن:

محمد موسى الشريف

تلك كانت الرسالة التي ألفتها لهن قبل أكثر من أحد عشر عامًا، فهل يرى فيها أحد تجاوزًا أو إخلالاً بالأدب أو خطأ شرعيًا، فلا أدري لماذا غضب من تأليف تلك الرسالة مَن غضب؟

قصة هنادي:

هنادي هي امرأة سعودية درست الطيران المروحيّ الأوليّ على حسابها -أو هكذا قيل - ولما رجعت إلى البلاد أقيمت حولها هالة لا داعي لها، وقيل آنذاك إن هنالك مساعي من بعض مَن لا يرجون لله وقاراً أن يوظفوها في الخطوط السعودية لتعمل في مهنة الطيران، ولما كان ذلك لا يجوز شرعًا، ولا يُعرف نظامًا فقد كتبت فيها مقالاً بعنوان: «يا هنادي عملك لا يجوز»، وإليكموه ففيه تفصيل مناسب:

شاهد كثير من الناس هنادي هندي في إعلان مدفوع القيمة في جريدة الشرق الأوسط عدد يوم الأحد ١٩-٥-١٤٢٦هـ الموافق ٢٦-٥-٢٠٠٥ ويظهر في الإعلان صورة هنادي سافرة بلباس الطيران، ويذكر الإعلان أن شركة سعودية وقعت عقداً معها لتمارس مهنة الطيران، وإني بحكم تخصصي في الشريعة الإسلامية وبحكم عملي قائد طائرة مطلع على ما يلزم العاملين في هذا المهنة لأبين لعموم الناس ما يلي إبراء للذمة، ونصحًا للأمة:

أولاً: هذا العمل (الطيران) لا يجوز شرعًا أن تمتهنه امرأة، على هذا الوجه؛ وذلك لأنها ستضطر للخلوة مع الرجل في مكان مغلق وما خلا رجل بامرأة إلا كان الشيطان ثالثهما؛ ولأنها ستعرض نفسها للفتن بسبب سفرها الدائم بلا محرم؛ وحيث إنه لا ضرورة تبيح مثل هذا السفر لها ولا حاجة تنزل منزلة الضرورة فهي بهذا مرتكبة لفعل حرام.

والسبب الثالث لعدم جواز هذا العمل هو أنها ستلبس من الثياب ما يظهر عورتها ويبرز ما أمر الله بستره، وصورتها في الإعلان خير برهان لكل ذي عقل وإيمان، وهذا لباس محرم في الشرع ولا يجوز.

ثانيًا: جاء في الإعلان ما يلي «استمرارًا لدعم عمل المرأة السعودية في جميع المجالات ضمن تعاليم الشريعة الإسلامية تهنئ شركة المملكة القابضة كابتن طيار هنادي ووالديها . . . » ثم جاء في الإعلان أن الشركة وقعت عقدًا مع هنادي للعمل في مهنة الطيران، ثم جاء فيه: وتهنئة والديها الفخورين بإنجازها المتميز، وتكريمهما على تربيتهما الإسلامية الصالحة، وحسن تنشئتهما لشابة سعودية نفتخر بها وساهمنا في تحقيق أمنيتها ضمن تعاليم ديننا الاسلامي السمح، ومن هذا المنطلق سنساهم وندعم كل الشابات السعوديات اللواتي يرغبن أن يكن كابتن طيار وفق تعاليم شريعتنا الاسلامية الغراء» انتهى ما جاء في الإعلان، وإليكم بيان ما فيه من جملة مخالفات للشرع:

أ- ليس هذا العمل أبدًا مندرجًا ضمن (تعاليم الشريعة الإسلامية) بحال، كما بينت ذلك في الفقرة السابقة، ووجه مخالفته تعاليم الشريعة الاسلامية أظهر من أن يخفى على كل ذي عقل أو دين، لكننا في زمن لُبِّس فيه على الناس أمر دينهم.

ب- جاء في الإعلان في شأن والدي هنادي اللذين لم أكن أحب أن أتعرض لهما لولا بيان الحق: «وتهنئة والديها الفخورين بإنجازها المتميز، وتكريمهما على تربيتهما الإسلامية الصالحة، وحسن تنشئتهما لشابة سعودية نفتخر بها. . . » وأقول إنه لمن قلب الحقائق والاستهزاء بها وبنا أن يقال إن تربيتها إسلامية صالحة، لو كانت كذلك لما ظهرت بلباسها المناقض تمامًا لما يريد الإسلام من المرأة السعودية المحافظة على دينها وحجابها، أما غير ذلك فلا ولا كرامة.

ج- إنه لا يجوز بحال أن تدرج كلمة الإسلام في الإعلان داعمة لعمل هذه المرأة أربع مرات وأن يساق لهذا آية كريمة ﴿**لِّلرِّجَالِ نَصِيبٌ مِّمَّا اكْتَسَبُوا وَلِلنِّسَاءِ نَصِيبٌ مِّمَّا اكْتَسَبْنَ**﴾ [النساء: ٣٢] وحديث شريف «**إنما النساء شقائق**

الرجال» أقول إن الذي جاء في الإعلان من ذكر للإسلام وشريعته أربع مرات وذكر للآية الكريمة والحديث لا يجوز أبدًا وذلك للأسباب الآتية:

١- إن فيه تدعيمًا لعمل متفق على عدم جوازه بهذه الصورة، وإن فيه تلبيسًا على العوام، وأخشى أن يكون فيه استهزاء؛ إذ يصبح كل من أراد أن يمرر عملاً حرامًا ما عليه إلا أن يعلق عليه في الصحف مقرونًا بذكر الإسلام وآيات كتابه العظيم وأحاديث سيد المرسلين ليجوز على الدهماء والعوام.

٢- إن الآية لا يستقيم الاستشهاد بها في هذا الموضع؛ إذ قد وردت في سياق مخالف لما نحن بصدده، ولا تدل على ما ذهب إليه الذين أوردوها، ولا تنفعهم في استشهادهم بها في هذا الموضع.

وأما الحديث فنعم النساء شقائق الرجال في الحقوق والواجبات وفي التكاليف، لكن يبقى ما حرمه علينا الشارع الحكيم مستثنيًا من عموم ما ورد في الحديث؛ ولذلك أدعو الشركة المعلنة إلى الاعتذار السريع لكل المسلمين في أنحاء العالم وللشعب السعودي خاصة، وأن تتبرأ من كل ما يمكن أن يُلصق بها تهمة الاستهزاء بالشرع المطهر.

وأوجه كلامي الآن إلى الأخت في الله هنادي هندي وأقول لها: اتقي الله، ولا تفتحي على نسائنا ومجتمعنا باب شر أنت ونحن بغنى عنه، ولا تنسي حديث رسول الله «**ومن سن في الإسلام سنة سيئة كان عليه وزرها ووزر من عمل بها إلى يوم القيامة**» فهل تستطيعين يا أختي الكريمة أن تتحملي وزرك ووزر من سيقتدي بك من بنات هذا البلد الطاهر إلى يوم القيامة، فاتقي الله، ولا تبيعي آخرتك بعرض من الدنيا قليل، ولا تقولي هذا مطوع جاهل متعصب لا يفهم فأنا فاهم للشرع وبحمد الله وحصلت على الدكتوراه في الشريعة بفضل الله ومنته، وأنا كذلك قائد طائرة وممارس لهذه المهنة من ربع قرن وأعلم خباياها

وخفاياها، وما قلت ما قلته والله إلا اشفاقًا عليك وخوفًا على هذا البلد الطاهر ونسائه، وانتصاراً للحق وإزهاقًا للباطل، والله أعلم بحالي وبنيتي.

- ولا تغرك هذه الأضواء التي تفخم شأنك وتبالغ في تعظيم ما صنعت فأنت وأنا وأهل الاختصاص كلهم على علم تام بأنك ما زلت في أول الطريق، وإنما يصنعون بك هذا لإغراء الأخريات على سلوك ما سلكت وعمل ما عملت، فينبغي أن لا تنطلي عليك الحيلة، وأن لا تحجب عنك أضواء الشهرة حقيقة واضحة جداً، وهي أن عملك هذا على هذا الوجه يجلب عليك غضب الرب ولعنة الناس، فهلا رجعت إلى ربك وأعلنت بشجاعة توبتك، فإن هذا والله خير لك ألف مرة مما تقدمين عليه من مخالفة شرعية واضحة، وإني أشهد الله تعالى أني قد فعلت ما ينبغي على أهل العلم أن يفعلوه وأقمت عليك الحجة بأن هذا العمل منكر لا يجوز.

- وأختم كلامي لنساء بلادي فأقول: إياكن أن يخدعكن الكلام المعسول والشهرة الزائفة، وإياكن أن تستجبن لنداء التوظيف والإغراء بدراسة الطيران وفتح الوظائف؛ فإن هذا باب من أبواب الفتنة ومدخل شيطاني خطير على البلد وأمنه وأمانه، وإن الشارع الحكيم قد أباح لكنّ جملة من الأعمال ليس منها بحال من الأحوال هذا العمل المنكر، وأن الغرض من وراء ذلك الإعلان والتضخيم لحال هنادي هو إغراؤكن حتى تعملن ما عملت وتقدمن على ما أقدمت، لكن احذرن فقد قال تعالى:

﴿وَاللَّهُ وَرَسُولُهُ أَحَقُّ أَن يُرْضُوهُ إِن كَانُوا مُؤْمِنِينَ﴾ [التوبة: ٦٢].

وقال تعالى:

﴿وَمَا كَانَ لِمُؤْمِنٍ وَلَا مُؤْمِنَةٍ إِذَا قَضَى اللَّهُ وَرَسُولُهُ أَمْرًا أَن يَكُونَ لَهُمُ الْخِيَرَةُ مِنْ أَمْرِهِمْ﴾ [الأحزاب: ٣٦].

وقال تعالى:

﴿ وَأَطِيعُوا اللَّهَ وَالرَّسُولَ لَعَلَّكُمْ تُرْحَمُونَ ﴾ [آل عمران: ١٣٢].

فهل تستجبن لنداء الرحمن أو لإغراءات الشيطان؟!

- وأخيراً أقول لكل من يحاول أن تلج المرأة مجالات عمل غير شرعية: اتق الله، واعلم أنك محاسب على ما تصنع يوم لا ينفع مال ولا بنون إلا من أتى الله بقلب سليم.

- هذا آخر ما عندي وإن أريد إلا الإصلاح ما استطعت، وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على نبينا محمد الأمين وآله وصحبه أجمعين.

وكتبه الكابتن الطيار:

د. محمد بن موسى الشريف

ملحوظة: لم أكتب من قبل طوال حياتي واصفًا نفسي بأنني كابتن أو دكتور إلا هذه المرة فقط لبيان أنني على صلة مناسبة - إن شاء الله تعالى - بعلم الشرع وفن الطيران، وهذا حتى لا يظن أحد بي الفخر أو الغرور، أسال الله أن يغفر لي ويرحمني.

كان ذلك ملخص البيان الذي أنزلته في شأن هنادي، هداها الله تعالى.

●●●

المبحث الرابع عشر

أنظمة وقواعد رائدة في الخطوط السعودية

مما يُحمد في نظام الخطوط السعودية عدة أمور، منها:

١- أنها لا توظف السعوديات في مهنة الطيران، ولا مهنة الضيافة، وهذا أمر يُحمد الله عليه، ويُشكر لهم.

٢- أنها لا تسمح بالخمر أن يحمل على طائراتها، فجزى الله المسؤولين خيراً، وثبتهم على هذا، وهنالك عدد من شركات الطيران لا تسمح بالخمر أيضًا منها الشركة المصرية، واليمنية، والباكستانية، والإيرانية، والكويتية، والتركية في سبع عشرة وجهة فقط، منها المدن السعودية التي تسير الخطوط التركية رحلات إليها وهي ست، وطرابلس، وبني غازي، وصنعاء اليمن وغيرها.

٣- دعاء السفر الذي ابتدئ في الخطوط السعودية، وتبعتها عدة شركات طيران، وقصته كالتالي:

لما ابتدأت في التدرب لأكون مساعد طيار على طائرات ٧٣٧ - وكان ذلك سنة ١٤٠٢/ ١٩٨٢ - رزق الله سبحانه وتعالى الهداية لأحد عبيده من قواد الطائرات، واسمه عبدالله مقبل الجوفي، وكان رجلا متحمسًا، حسن الفطرة، مقدامًا، جريئًا، طيب القلب، بدويّ النشأة والطبع، ولقد طرت معه مساعداً مراراً عديدة، وكان مما سبق به غيره وسنه سنة حسنة هو دعاء السفر، فكنت أراه قبل الإقلاع يأخذ مكبر الصوت ويدعو دعاء السفر، وكان

في ذلك الوقت شيئًا غريبًا ، وللأسف الشديد كان بعض قادة الطائرات السعوديين يستنكرون هذا ولا يرضونه!! ولما كنت مساعدًا فإنه لا بد لي أن استأذن قائد الطائرة إن كان سعوديًا أن أذكر للمسافرين دعاء السفر ، فكان كثير منهم يرفض بحجة أنه ليس من نظام الخطوط ، وبعضهم كان يقول لي : هل نحن في مسجد؟! وبعضهم كان يمنعني بدون إبداء أسباب وبعضهم كان يسمح لي ، وإذا طرت مع قائد من الأجانب فإنه لا يدري ما أقول أو يدري لكنه لا يكترث ، وكانت تلك مصيبة من المصائب أن يسمح لك الأجنبي الكافر ويمنعك أخوك في الدين وابن بلدك!!

ثم لما انتشر الخير في الطيارين والمضيفين والتزم كثير منهم طريق الحق والخير والهداية أصبح دعاء السفر شيئًا غير مستهجن ولا مستغرب ، ثم أدخلته الخطوط السعودية رسميًا في طائراتها كلها مسجلا ، ثم اتبعتها بعض الخطوط الأخرى كالمصرية واليمنية والتركية ، فما أحسن ما سنه ذلك القائد المقدام ، وما أجمل صنيعه ، فقد سمع دعاء السفر مئات الملايين من الناس منذ ابتداء الدعاء إلى يوم الناس هذا ، فإن غبطت أحدًا من الطيارين فإني أغبطه على ما يُرجى له من ثواب ، حفظه الله .

٤- المصلى الموضوع خلف الطائرة ، وأظن -والله أعلم- أن الخطوط السعودية ابتدأت بوضعه من بين شركات الطيران العربيّة والإسلامية ، فلها الريادة في هذا ، وقد سبقتها إلى هذا شركة الخطوط البريطانية وشركة لوفتهانزا ، وهذا عجيب من مثل هاتين الشركتين لكنه التسابق على العملاء وكسبهم ، وهي خطوة محمودة على كل حال ، فكم من المصلين كان يصلي على المقعد مخالفًا شرط استقبال القبلة ومخالفًا ركن القيام مع القدرة ؛ إذ إن كثيرًا منهم يمنعه الخجل من القيام للصلاة خاصة في رحلات شركات

الطيران الأجنبية، وبعضهم يمنعه الخوف خاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر المشؤومة.

٥- مواقيت الحج والعمرة:

لم يكن في الطائرات قديمًا وسائل لتحديد أماكن الإحرام «المواقيت المكانية» التي تمر عليها الطائرة، وابتدأ الأمر باجتهاد من بعض الطيارين، ثم أصبح هذا الأمر مجهزًا في الآلات الملاحية في الطائرة، وأظن أن هذا العمل مما انفردت بابتدائه الخطوط السعودية على هذا النحو، وهو عمل جليل سُهل به على الحجاج والمعتمرين الإحرام من المواقيت بدقة وانضباط.

٦- السماح للطيارين والمضيفين بإطلاق لحاهم:

وهذا أمر يحمد للخطوط السعودية، وتكاد تنفرد به من بين شركات الطيران الأخرى، فترى كثيرًا من قادة الطيارات ومساعديهم والمضيفين وهم ذوو لحية كثيفة، وهذا من فضل الله تعالى.

وأذكر أنه قبل حوالي ٢٥ سنة -وربما تزيد- حاول بعض المتفرنجين من الطيارين أن يستخرج قرارًا بمنع اللحية الكثيفة، فاجتمع مجموعة من الطيارين الصالحين وأتوا بفتوى من الشيخ عبد العزيز بن باز -رحمه الله تعالى- بتحريم الأخذ من اللحية، وصارت ضجة في عمليات الطيران، ورفض بعض الطيارين قص لحاهم، وعلى إثر ذلك طوي هذا الأمر، ولم يثره أحد بعد ذلك، ولله الحمد والمنة.

●●●

المبحث الخامس عشر:

وصايا ونصائح للملاحين

كنت كتبت قديمًا مجموعة من النصائح لإخواني الملاحين الجويين، وذلك على غرار النصيحة التي أوردتها سابقًا ونصحت بها المضيفات، وطَبعت تلك النصائح في كتيب صغير، ووزع على الملاحين، فرأيت أنه من المناسب أن تورد هاهنا إكمالا للفائدة:

النصيحة الأولى: تقديم رضى الله دائما وأبدًا على رضى الناس:

وهذا أمر مهم، من أخذ به سُعد في الدنيا والآخرة، ومن أهمله شقي في الدنيا والآخرة، قال النبي: «**منِ التمس رضى الله بسخط الناس رضي الله عليه وأرضى عليه الناس، ومن التمس رضى الناس بسخط الله سخط الله عليه وأسخط عليه الناس**».

النصيحة الثانية: البعد عن كل المعاصي والفواحش:

وهذا لعامة الناس أمر مهم، ولنا معشر الملاحين خصوصًا يزداد أهمية؛ وذلك لتعلقنا بين السماء والأرض في غالب أوقاتنا، وهو موضع لم يكن فيه بشر أبدًا قبل قرابة مائة سنة، فمنَّ الله تعالى علينا وأصعدنا إلى مكان تكون فيه ملائكته فلا يليق بنا والحال هذه العصيان، وقد كرمنا الله هذا التكريم وجعل رزقنا بين السماء والأرض.

وإليك أخي بعض المحذورات التي يقع فيها بعضنا بتسويل من الشيطان وجنده:

أ - الربا:

قال الله تعالى: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا اتَّقُوا اللَّهَ وَذَرُوا مَا بَقِيَ مِنَ الرِّبَا إِن كُنتُم مُّؤْمِنِينَ (٢٧٨) فَإِن لَّمْ تَفْعَلُوا فَأْذَنُوا بِحَرْبٍ مِّنَ اللَّهِ وَرَسُولِهِ وَإِن تُبْتُمْ فَلَكُمْ رُءُوسُ أَمْوَالِكُمْ لا تَظْلِمُونَ وَلا تُظْلَمُونَ﴾ [البقرة: ٢٧٨، ٢٧٩] وعن ابن مسعود رضي الله عنه، قال: «لعن رسول الله ﷺ آكل الربا وموكله وشاهديه وكاتبه» رواه مسلم والترمذي وغيره.

ب - تناول المسكرات والمخدرات:

هذه مصيبة كبيرة يقع فيها عدد من إخواننا الملاحين، وأدت ببعضهم إلى الوقوع في حوادث ففصلوا على إثرها، هذا وقد ذم الله تعالى في كتابه الخمر كل الذم، والمخدرات أسوأ منها كما تعلمون، فقال جل من قائل:

﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِنَّمَا الْخَمْرُ وَالْمَيْسِرُ وَالأَنصَابُ وَالأَزْلامُ رِجْسٌ مِّنْ عَمَلِ الشَّيْطَانِ فَاجْتَنِبُوهُ لَعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ (٩٠) إِنَّمَا يُرِيدُ الشَّيْطَانُ أَن يُوقِعَ بَيْنَكُمُ الْعَدَاوَةَ وَالْبَغْضَاءَ فِي الْخَمْرِ وَالْمَيْسِرِ وَيَصُدَّكُمْ عَن ذِكْرِ اللَّهِ وَعَنِ الصَّلاةِ فَهَلْ أَنتُم مُّنتَهُونَ﴾ [المائدة: ٩٠، ٩١] وقال النبي ﷺ: «الخمر أم الخبائث». و«نهى النبي عن كل مسكر ومفتر»، «ونهى عن الجلوس على مائدة يُشرب عليها الخمر».

ومما يلتحق بهذا الامتناع عن التدخين تمامًا لما فيه من ضرر صحي عظيم ومخالفة لمقاصد الشرع الحكيم.

ج- الزنا:

وهو فاحشة عظيمة، قال الله تبارك وتعالى: ﴿وَلا تَقْرَبُوا الزِّنَىٰ إِنَّهُ كَانَ

فَاحِشَةً وَسَاءَ سَبِيلاً ﴾ [الإسراء: ٣٢] وقال النبي ﷺ: «**اجتنبوا السبع الموبقات** – أي المهلكات – وذكر منها الزنا».

هذا وقد استسهل البعض الوقوع في هذه الفاحشة العظيمة لاختلاطهم بالنساء اختلاطًا معيبًا، وليعلم الأخ الملاح أن الله تعالى رتب على هذه الفاحشة عقوبة عظيمة، فإن لم يرتدع فليرتدع بما يترب عليها من أمراض مهلكة، فإن لم يرتدع فليعلم أن الله تعالى يجازي من صنع هذا بجزاء المثل، وسيرى آثار صنيعه هذا في أهله وأولاده ذكوراً وإناثًا والعياذ بالله.

وهناك حوادث كثيرة وأحوال عديدة لمن وقع في تلك المعاصي فاقتص الله منه في أهل بيته والعياذ بالله، فاعتبروا يا أولي الأبصار.

وقد يقع بعضنا بسبب العمل في النظر المحرم، وبعضنا قد يستسهل ذلك ويستلذه ويداوم عليه، ويتجاوزه إلى الضحك والتساهل في المجالسة والمخالطة بحيث يفضي به الأمر إلى حال عصيان دائم وهو لا يشعر ولا يدري.

والله -تعالى- ما نهى عن أمر إلا وفي ذلك النهي كمال الخير لنا، وما أمر بأمر إلا وفي ثنايا ذلك الأمر كمال خيرنا ورحمتنا، فلماذا نتساهل في هذه المسائل ونظنها من الأمور اليسيرة، نعم إن النظر من الصغائر لكن المداومة عليه والإصرار يجعلانه من الكبائر؛ إذ بين العلماء أن الإصرار على الصغيرة والمداومة عليها والتلذذ بها والعزم على معاودتها يجعلها من الكبائر.

قال تعالى: ﴿ **قُل لِّلْمُؤْمِنِينَ يَغُضُّوا مِنْ أَبْصَارِهِمْ وَيَحْفَظُوا فُرُوجَهُمْ ذَلِكَ أَزْكَىٰ لَهُمْ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ بِمَا يَصْنَعُونَ** ﴾ [النور: ٣٠].

أما عن مصافحة النساء الأجنبيات فيكفي فيها أن النبي لم يصافح امرأة لا تحل له قط، والمصافحة قد تكون بابًا إلى الحرام.

وقد يتساهل بعض الملاحين فيخرج مع النساء الأجنبيات للتسوق أو لتناول الطعام، وهذا باب إلى الفاحشة التي قد يُزينها له الشيطان تدريجيًا وشيئًا فشيئًا حتى يقع فيها والعياذ بالله.

والمصيبة أن أحدنا لو رأى امرأته أو ابنته تضحك إلى رجل أجنبي أو تصافحه أو تخرج معه لعد ذلك من عظائم الأمور، ولثار ثورة عظيمة، فكيف تحرم ذلك على الآخرين وتبيحه لنفسك؟ فإن أردت أن يحفظ الله زوجك وبناتك في سفرك وغيبتك عنهن فاحفظ محارم الله ولا تقع فيها فإن الله يحفظ أهلك من الحرام، أما إن رتعت فسترتع محارمك.

وإليك أخي هذه القصة ففيها عبرة:

رجع رجل يبيع القماش إلى زوجه آخر النهار مهمومًا حزينًا فسألته عن شأنه؟ فقال: إنه قد جاءته امرأة تطلب نوعًا من القماش، فلما عرضه عليها وقربه منها تعمد لمس كفها، وكانت هذه أول مرة يسول له الشيطان هذا الأمر، وهو معروف بالصلاح وليس من أهل الفجور فندم على صنيعه وأخبر زوجته بقصته، فتعجبت الزوجة كثيراً وقالت له:

لقد جاء السقاء اليوم بالماء - وكان رجلا يعتاد الدخول إلى بيتهم ولم يظهر منه شيء مريب مدة طويلة من الزمان - فلما وضع الماء لمس كفي، فيا سبحان الله: لمسة بلمسة، ولو زدت لزاد السقاء.

أرأيت أخي الملاح إلى كمال فهم هذه المرأة: لو زدت لزاد السقاء.

فاتق الله في نفسك يحفظ الله لك أهلك، ولا تتساهل في الأمور الصغيرة لئلا تنقلب إلى كبيرة والعياذ بالله.

النصيحة الثالثة: المحافظة على الصلاة:

ينبغي ألا يشغلنا الطيران عن حق الله تبارك وتعالى - مهما كانت الأسباب، ولو كنا في حال طوارئ، فإنه يكفي أن نصلي على المقعد كيفما تيسر ولا نضيع الصلاة، فالله تعالى أمر المسلمين بالصلاة حال الخوف من الكفار وحال التحام الصفوف والمسايفة، فلم يُسقط الصلاة عنهم فكيف بحالنا.

واعلم أخي أنه من تيسير الله تعالى علينا أن شرع لنا الصلاة قصراً وجمعًا حال السفر، فيجوز لك أن تؤدي صلاتي الظهر والعصر في وقت الظهر أو في وقت العصر، ولا يصح تأخيرهما إلى أن يخرج النهار، ويجوز لك أن تؤدي صلاتي المغرب والعشاء في وقت المغرب أو في وقت العشاء، ولا يصح تأخيرهما إلى دخول وقت الفجر.

أما صلاة الفجر فلا يصح التهاون فيها حتى تطلع الشمس ولم تؤد؛ إذ إن بعض الملاحين يؤخر الصلاة حتى يذهب إلى الفندق، والله تعالى يقول: ﴿**إِنَّ الصَّلَاةَ كَانَتْ عَلَى الْمُؤْمِنِينَ كِتَابًا مَّوْقُوتًا**﴾ [النساء: ١٠٣]، أي مفروضًا بأوقات محددة لا يجوز تعمد مخالفتها، وحق الله - تعالى - أعظم من أي حق آخر.

وإذا أديت الصلاة بخشوع وقلب مُقبل على الله فإنه يحفظك من الفحشاء، والمنكرات، قال تعالى: ﴿**إِنَّ الصَّلَاةَ تَنْهَىٰ عَنِ الْفَحْشَاءِ وَالْمُنكَرِ وَلَذِكْرُ اللَّهِ أَكْبَرُ وَاللَّهُ يَعْلَمُ مَا تَصْنَعُونَ**﴾ [العنكبوت: ٤٥].

وإليك أخي الطيار بعض النصائح في كيفية الصلاة في الطائرة، أما الأخ المضيف فالأمر سهل عليه إن شاء الله تعالى:

قد جرى الحديث مؤخراً عن مسألة مهمة ألا وهي مغادرة الطيار مقصورة القيادة ليؤدي الصلاة خارجها، وأثر تلك المغادرة على سلامة الطائرة،

أو استغلال أحد أصحاب النوايا السيئة ذلك الخروج ليؤثر على سلامة الطائرة أو سير الرحلة، وأقول مستعيناً بالله -تعالى- إن الطيار ليس بحاجة لمغادرة المقصورة ليؤدي الصلاة؛ إذ جعل الله - تعالى بفضله وحكمته أداء الصلاة في السفر أمراً سهلا وميسوراً ليس فيه أدني حرج، وقد قال جل جلاله: ﴿ **وَمَا جَعَلَ عَلَيْكُمْ فِي الدِّينِ مِنْ حَرَجٍ** ﴾ [الحج: ٧٨] مع علمه التام -سبحانه- بما سيكون من مخترعات ومكتشفات.

وأحوال الطيار مع أداء الصلاة لا تخرج عن الآتي، والله تعالى أعلم:

أولا: أداء الصلاة قبل بدء الرحلة أو بعد الفراغ منها، كل صلاة في وقتها:

فيصلي الطيار صلاة الظهر في جدة مثلا وصلاة العصر في الرياض، وهذه حال لا إشكال فيها ولا حرج.

ثانيًا: أداء الصلاة مجموعة مع صلاة أخرى قبل بدء الرحلة أو بعد الفراغ منها:

فيصلي الطيار صلاتي الظهر والعصر في مطار جدة - إذا دخل وقت الظهر - مجموعتين جمع تقديم، أو يصليهما مجموعتين جمع تأخير إن وصل إلى مقصده قبل دخول وقت المغرب.

وكذلك يصلي صلاتي المغرب والعشاء في جدة - إذا دخل وقت المغرب - مجموعتين جمع تقديم، أو يصليهما مجموعتين جمع تأخير إن وصل إلى مقصده قبل دخول وقت الفجر.

وهنا مسألة مهمة ألا وهي:

هل للطيار أن يصلي في المطار قبل بدء الرحلة إذا دخل وقت الظهر صلاتي الظهر والعصر، ويصلي صلاتي المغرب والعشاء إذا دخل وقت المغرب؟

نعم يجوز له ذلك إن خشي ألا يتمكن من أداء صلاة العصر قبل الغروب، أو صلاة العشاء قبل الفجر، وهذا الحكم بالجواز للضرورة، وذلك أن مطار جدة مثلا أصبح داخل البلد فلا يصح جمع الصلاة إلا بعد أن يغادر المطار، لكن يجوز للضرورة الجمع في مثل هذه الحالة، وقد سئل الشيخ ابن عثيمين -رحمه الله تعالى- عن الجمع بين الصلاتين قبل بدء الرحلة فأجاب: «إذا قُدر أنك لن تصل إلى المطار الثاني إلا بعد خروج الوقت فإنه لا بأس أن تجمع بين الظهر والعصر، فتقدم صلاة العصر وإن كنت لم تبدأ الرحلة؛ لأن تأخير صلاة العصر في هذه الحالة فيه نوع من المشقة والخوف من خروج الوقت، وقد قال ابن عباس رضي الله عنهما: جمع النبي في المدينة بين الظهر والعصر وبين المغرب والعشاء من غير خوف ولا مطر.

فقالوا: ما أراد إلى ذلك؟ قال: أراد أن لا يحرج أمته».

ثالثًا: إن كان الطيار في أثناء الرحلة يخشى فوات وقت العصر وهو لم يصل الظهر والعصر، أو يخشى فوات وقت العشاء وهو لم يصل المغرب والعشاء، أو يخشى فوات وقت صلاة الفجر، فهذا يجب عليه أن يصلي أثناء الرحلة ولا يجوز له تأخير الصلاة حتى يخرج وقتها.

وكيفية الصلاة أن يصلي قائمًا مستقبل القبلة، وهذا ميسور في معظم أنواع الطائرات؛ إذ يستطيع أداء الصلاة في المقصورة على هذه الكيفية ولا حرج، أما إن لم يستطع الصلاة قائمًا ولم يمكنه الخروج من المقصورة لخوفه على الطائرة فإنه يصلي قاعدًا مستقبل القبلة إن استطاع، وهذا الحكم للضرورة فقط، ويؤيده قول النبي ﷺ: «**صل قائمًا، فإن لم تستطع فقاعدًا**».

وقد سئل الشيخ ابن عثيمين -رحمه الله تعالى- هذا السؤال:

هناك حالات يتعذر فيها الخروج من غرفة القيادة للصلاة، منها الطيران في أجواء بعض المدن أو الأماكن المزدحمة بالطائرات مما يتطلب من قائد الطائرة

ومساعده متابعة شديدة لحركة الطائرات من حوله في الجو فيصلي كل واحد منهم في غرفة القيادة، هل في ذلك بأس؟

فأجاب، رحمه الله تعالى: «ليس في ذلك بأس إذا كان لا يمكن أن تهبط الطائرة قبل خروج الوقت، فإن كان يمكن أن تهبط قبل خروج الوقت وجب تأخير الصلاة إلى الهبوط، فإذا لم يمكن إلا بعد خروج الوقت فإنهم يصلون في غرفة القيادة ويقومون بما يجب عليهم حسب استطاعتهم».

أي أن الطيار يصلي في مقصورة القيادة حسب استطاعته إما قائمًا أو قاعدًا لكن مستقبل القبلة واستقبالها شرط الصلاة فإن لم يتمكن صلى بحسب استطاعته.

وسئل سؤال آخر - رحمه الله تعالى - وهو مهم في موضوعنا، إذ قيل له:

طاقم الطائرة مكون من قائد الطائرة ومساعد له ومهندس جوي -في بعض الطائرات- ولأهمية هؤلاء يقتضي منهم عدم مغادرة غرفة القيادة عند الحاجة؛ لأن قائد الطائرة تكمن أهميته في حال حدوث طارئ مفاجئ يهدد أمن وسلامة الركاب، مما يتطلب منهم في بعض الحالات اتخاذ الإجراءات اللازمة في خلال ثوان معدودة وإلا تكون الطائرة قد تعرضت للخطر، فهل يصلي طاقم الطائرة واحدًا تلو الآخر قيامًا مستقبلي القبلة إذا كان هناك متسع من المكان في غرفة القيادة؟ وإذا لم يكن هناك متسع من المكان فهل يصلون في مقاعدهم غير مستقبلي القبلة؟

فأجاب، رحمه الله تعالى: «. . . أما استقبال القبلة فهو واجب. . . وكذلك الركوع والسجود إذا كان يمكن، وإذا لم يكن الركوع ولا السجود أومأ بالركوع قائمًا وبالسجود قاعدًا».

وخلاصة كل ذلك أن الطيار إن خشى فوات الوقت صلى على أي حال يمكنه الصلاة فيه إن قائمًا أو قاعدًا لكن مستقبلا للقبلة، وهذا أمر ميسور في غرفة القيادة في كل أنواع الطائرات، ولكل الطيارين؛ حيث يوجد في كل غرف القيادة مقاعد إضافية يستطيع الطيار أن يصلي على أغلبها قاعدًا - إن لم يستطع القيام - مستقبل القبلة، والله أعلم.

ولا ينبغي للطيار أن يفرط في الصلاة في وقتها بدعوى أنه يقوم بعمل، فصلاته أثناء العمل ليس فيها حرج على الوجه الذي بينته، وقد كان السلف رضي الله عنهم يصلون حتى وهم في الجهاد يقارعون الأعداء، وينبغي لكل طيار أن يهتم بأداء الصلوات فلا يقصر فيها ولا يتهاون أبدًا فإنها رأسماله يوم الوقوف بين يدي الله سبحانه وتعالى، لكن عليه في الوقت نفسه ألا يترك عمله الذي هو عمل حساس مهم ويغادر مقصورة القيادة فهو قائم على الطائرة وأرواح ركابها وسلامتها.

ومما سبق يتبين سهولة الجمع بين المكث في غرفة القيادة وأداء الفريضة، والله الموفق.

وبعض الناس يحتج بأنه يغادر غرفة القيادة لقضاء الحاجة أفلا يغادرها لأداء الصلاة قائمًا.

وأقول:

إن خروجه لقضاء الحاجة ضرورة لا بديل عنها، أما أداء الصلاة فقد أفتى جمع من أهل العلم بجواز الصلاة قاعدًا لعموم المسافرين إن لم يتمكنوا من القيام وخشوا فوات الوقت، فحالنا نحن الطيارين وحساسية عملنا تقتضي منا الإقلال إلى الحد الأقصى من الخروج من غرفة القيادة خاصة في ظل توتر

الأوضاع العالمية ، وتعقد الأحداث وتوقع المشكلات ، ونحن أولى بهذه الفتوى من عموم المسافرين وتنطبق علينا انطباقًا أوليًا ، والله تعالى يحب من عبده أن يترخص إن دعت الحاجة للترخص ، خاصة أن هذا الترخص ليس ناشئًا عن كسل أو تهاون .

النصيحة الرابعة: الاستفادة من أوقات الطيران:

الملاح -حال الطيران- كثيراً ما يجد نفسه ليس عليه تكليف يؤديه ، خاصة في الرحلات الطويلة ، ويظل يقضي وقته كيفما اتفق بينما يمكن بالتجربة عمل الآتي :

أ - ذكر الله تعالى:

فهو أمر عظيم ، وحسناته كثيرة وهو في الوقت نفسه ميسور ميسور لا يحتاج إلا إلى التعود على تحريك اللسان ومداومة الذكر .

قال النبي ﷺ : «**مثل الذي يذكر ربه والذي لا يذكر ربه مثل الحي والميت**» أخرجه الإمام البخاري .

وقال النبي ﷺ «**كلمتان خفيفتان على اللسان، ثقيلتان في الميزان، حبيبتان إلى الرحمن، سبحان الله وبحمده سبحان الله العظيم**» أخرجه الإمام مسلم .

وقال النبي ﷺ :

«**من قال لا إله إلا الله وحده لا شريك له له الملك وله الحمد وهو على شيء قدير في يوم مائة مرة كتبت له مائة حسنة، ومحيت عنه مائة سيئة، وكانت له عدل عشر رقاب من بني إسماعيل، وكانت له حرزاً من الشيطان يومه ذلك حتى يمسي ولم يأت أحد بأفضل مما جاء به، إلا أحد عمل عملا أكثر من ذلك**» وهو حديث مخرج في الصحيح .

ب - مراعاة أذكار السفر:

وهي معلومة والحمد لله، فلا ينبغي على المرء التهاون فيها ولا تضييعها.

جـ- مراعاة أذكار الصباح وأذكار المساء:

يمر على الملاح كثيراً أوقات الصباح والمساء وهو غافل عنها، ولا ينبغي له ذلك؛ إذ علّمنا النبي أذكاراً نقولها حين الصباح والمساء، وهي حافظة لنا ولأهلنا ولأولادنا ولبيوتنا ولأموالنا فكيف نفرط فيها؟ فمن ذلك:

١- قال النبي ﷺ: «**ما من عبد مسلم يقول في صباح كل يوم ومساء كل ليلة: بسم الله الذي لا يضر مع اسمه شيء في الأرض ولا في السماء وهو السميع العليم ثلاث مرات فيضره شيء**» وفي رواية: «**لم تصبه فجأة بلاء**» رواه أبو داود والترمذي.

الله أكبر ما أقصر هذا الذكر وما أعظم أثره وبركته.

د- قراءة القرآن العظيم:

وفي ذلك خير وأي خير، وإن كانت الأحوال لا تسمح بقراءته نظراً فليقرأه المرء غيباً من حفظه ويكرر ذلك، قال الله تعالى: ﴿**وَرَتِّلِ الْقُرْآنَ تَرْتِيلاً**﴾ [المزمل: ٤].

وقال النبي ﷺ: «**يقال لصاحب القرآن يوم القيامة اقرأ وارتق ورتل كما كنت ترتل في الدنيا فإن منزلتك عند آخر آية تقرؤها**». أخرجه أبو داود والترمذي وابن حبان، وتلك القراءة من حفظه.

وقال: «**من قرأ حرفاً من كتاب الله تعالى فله به حسنة، والحسنة بعشر أمثالها، لا أقول ألم حرف، ولكن ألف حرف، ولام حرف، وميم حرف**» رواه الترمذي.

هـ- الاعتبار بما يشاهده الملاح من بلدان يمر عليها:

وذلك أن الملاح يمر على بلاد كثيرة فإذا عرف تاريخها اعتبر واتعظ، وتفكر وتدبر، فمثلا في طريقه إلى أنقرة يمر بحلب وكم مر على حلب من أمراء وملوك، وكم لها من تاريخ طويل عجيب، ويمر على بهوبال في الهند فليعلم أنها كانت مملكة إسلامية عريقة ثم استولى عليها البريطانيون ثم الهنود، ويمر أيضًا على جزيرة صقلية في طريقه لأوروبا فليعلم أن لها تاريخًا مجيدًا عجيبًا، وكان فيها حكم المسلمين لعدة قرون، وهكذا.

و- الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر:

يطير الملاح ساعات طويلة مع زملائه فلا يصح له أن يتركهم بدون نصيحة أو إرشاد، فإذا رأى عليهم أمرًا منكرًا فينبغي عليه أن ينصح بلطف وشفقة، أما إن رأى خيرًا فيشجع ويثني وهكذا، حتى تكون الرحلة عبادة لله تبارك وتعالى بهذا الاعتبار، وليحذر الملاح كل الحذر من المجادلة الطويلة التي قد تجر غضب الآخرين وتؤثر على سلامة الرحلة بل ينصح بلطف فإن قُبل منه وإلا فيكف ويترك المجادلة العقيمة، ولا بأس بالمناقشات الهادفة المؤدبة التي لا تؤثر في القلوب سلبًا، ولا تؤثر في سلامة الطيران أيضًا:

قال النبي ﷺ: «**الدين النصيحة**» أخرجه الإمام البخاري ومسلم.

وقال ﷺ: «**لا يؤمن أحدكم حتى يحب لأخيه ما يحب لنفسه**» أخرجه الإمام البخاري والإمام مسلم.

النصيحة الخامسة: الاستفادة من أوقات المبيت خارج المنزل:

الله - تعالى - أكرمنا بهذا العمل، ويسر لنا أسباب المعيشة وغيرنا بالكاد يجد معيشته، ونحن نتقلب في نعم عظيمة ينبغي علينا شكرها وأداء حقوقها.

ومن جملة النعم ما يسره الله تعالى لنا بالمبيت خارج المنزل أيامًا وليالي كل شهر، وقد يسأل سائل: أيكون من النعم أن نفارق بيتنا وأولادنا وأهلنا ونبيت خارج منزلنا؟!!

أقول له: نعم، إنها لنعمة عظيمة إذا عرفنا كيف نستغلها، وذلك بالآتي:

أولا: طلب الراحة والانقطاع عن الضوضاء:

فمن المهم أن يريح الإنسان جسده وأعصابه مدة من الزمان كل شهر حتى إذا رجع إلى أهله وأولاده رجع مشتاقًا إليهم راغبًا فيهم، وهذه نعمة يتمناها كثير من الموظفين فلا يجدونها، قال الإمام الشافعي رحمه الله:

تغرب عن الأوطان في طلب العلى — وسافر ففي الأسفار خمس فوائد

تفريج هم واكتساب معيشة — وعلم وآداب وصحبة ماجد

ثانيًا: الاطلاع على المعالم السياحية في ذلك البلد المسافر إليه:

وهذا أمر مهم - أيضًا - يزيد من ثقافة المرء، ويجعله يقضي وقته في المفيد النافع، وكم من بلاد نزورها فيها من المتاحف التاريخية، والحدائق الجميلة، والأماكن الأثرية أو الطبيعية ما يجعل المبيت فيها جميلا نافعًا.

ثالثًا: التقرب إلى الله تعالى:

والمبيت خارج المنزل فرصة عظيمة كي يزداد المرء قربًا من الله -تبارك وتعالى- وذلك بصلاة التطوع خاصة صلاة الليل ففيها أجر عظيم، ويمكن صيام بعض الأيام، وجرب بنفسك أخي الملاح لتعرف كم هو مفيد ذلك المبيت في هذه الحالة، فصم يومًا تطوعًا، وصل ركعتين تطوعًا وتقربًا، فهل هناك فرصة أعظم من هذه، قال النبي ﷺ: «**ما من عبد يصوم يومًا في سبيل الله إلا باعد الله بذلك اليوم وجهه عن النار سبعين خريفًا**» رواه البخاري ومسلم.

وقال ﷺ: «**أفضل الصلاة بعد المكتوبة صلاة الليل**» رواه مسلم وأبو داود والترمذي.

رابعًا: التريض في مراكز الفنادق الرياضية:

في كل الفنادق التي ننزلها هناك مراكز رياضية مفيدة يستطيع الملاح ارتيادها، وفائدة الرياضة لا تخفى، وهي من أهم الأعمال التي يزاولها الملاح بسهولة ويسر، ولا تتطلب الانتقال من الفندق، خاصة في بعض الدول التي لا يحبذ فيها الخروج من الفندق.

خامسًا: القراءة والاطلاع:

وهذا أمر مهم، وهو ينقصنا معشر الملاحين، فلم لا نجعل من ذلك المبيت واحة ثقافية نتزود منها بالاطلاع المفيد، خاصة أن عددًا من الملاحين يستفيد من ذلك المبيت فينتسب إلى جامعات خارجية ينهل من معين ثقافتها وعملها، ويحصل منها على شهادات عليا، فحاول أخي الملاح أن تصحب معك من المنزل بعض الكتب المفيدة والقصص المشوقة، وثق بأن الوقت سيمضي بدون أن تشعر، وستكون محققًا للمتعة والفائدة معًا، وما قيل عن المنشط السابق -وهو التريض- يقال عن هذا المنشط أيضًا الذي لا يحتاج فيه المرء إلى مغادرة غرفته.

سادسًا: زيارة المراكز الإسلامية:

ولعلك أخي الملاح أن تزور بعض المراكز الإسلامية في الخارج وعناوينها مسجلة في السفارات الإسلامية وفي كثير من الفنادق الكبيرة التي تسكنها،

وهو أمر مفيد خاصة في أيام الجمع والأعياد فتشعر كأنك في بلدك وبين أهلك، وإن صادف وجودك في أيام الإجازات كالسبت والأحد فإنك تجد في تلك المراكز نشاطات جيدة تملأ لك فراغك، وكثير من تلك المراكز يستقبلك مع أهلك وأولادك إن أحببت.

ويكفي اتصالك الهاتفي ببعض تلك المراكز لتعرف أوقات الصلاة، وأنواع وأوقات الأنشطة المقامة في تلك المراكز.

فهذه الأمور الستة لا يبقى معها شعور بالفراغ والملل، بل بها يكون المبيت خارج المنزل من أعظم النعم وأحسنها.

ومن يفرط في تلك الفوائد، ويقضي وقته في معصية الله -تبارك وتعالى- زاعمًا أنه قد لحقه الملل، أو أنه لا يعرف ماذا يصنع فهل يُعذر بهذه الأعذار، وهل يكون زعمه هذا صحيحًا مقبولا بعد ذلك؟!

تنبيهات:

الأول: فخ التلفاز:

وينبغي عليك أخي الملاح البعد عن فخ التلفاز، فهو فخ عظيم؛ إذ بدعوى الملل تجد نفسك تطالع مناظر لا ينبغي لك أن تطالعها، وتنظر إلى ما يقسي قلبك ويبعدك عن الله تبارك وتعالى.

نعم لو طالعت في التلفاز البرامج المفيدة الهادفة بغرض التزود من الثقافة وفهم جوانب من العلم كانت خافية لكان أمرًا حسنًا، أو لمتابعة الأخبار، لكن أكثر الناس لا يصنع هذا، ويتقلب في مناظر لا فائدة فيها بل هي من المحذورات والمحظورات، فلعلك أخي الملاح أن تضبط هذا الأمر وتقدره

بقدره، وتطالع في التلفاز ما يهمك من أخبار وبرامج، وتحذر في الوقت نفسه من كل ما قد يجر عليك بعض السيئات، فإن طالبتك نفسك بذلك فأغلق التلفاز واتجه إلى أحد المناشط التي ذكرتها لك آنفًا، فإنك إن صنعت ذلك حميت نفسك ودينك بإذن الله تعالى، ولعلك أن تحصل بجهادك نفسك وممانعتك لها على حسنات كثيرة، والله أعلم.

التنبيه الثاني: مصاحبة الزوجة:

هناك أمر مهم قد يستثقله بعض الملاحين وهو ميسور ميسور ألا وهو مصاحبة الزوجة أثناء الرحلات الخارجية أو الداخلية وهو أمر نافع لما فيه من صيانة للنفس، وقضاء لحق الزوجة، وإيناسها بالسفر والمصاحبة.

ويضع عدد من الملاحين عوائق كثيرة ليس لها وجود في حقيقة الأمر، وهناك بعض العوائق يمكن حلها بترتيب مسبق وتنسيق أو بترتيب آني وقتي.

وبعض الملاحين يحتج بأنه قد يتغير مسار الرحلة، وقد يُطلب من الملاح تحويل خطة مبيته بالكامل، وقد وقد...

لكن الحقيقة أن هذا أمر نادر والنادر لا حكم له، وتجربتي وتجربة عدد من إخواني الملاحين على مدى سنوات طويلة مشجعة للغاية، بل قد يتحول المبيت خارج المنزل إلى نوع من الإجازة والأنس يحمده المرء كثيراً.

وهناك عقبة في هذا الأمر وهي عقبة وجود الأولاد لكنها عقبة تحل بإبقائهم في منزل أهل الزوج أو أهل الزوجة، أو يمكن التنسيق مع صديق حميم، نعم قد يقال إن هذا أمر صعب لكن يمكن حله بشيء من التنسيق والترتيب، ومن يستطع فعل ذلك فلن يجد في سفره مللا بإذن الله، بل يكون سفره متعة كما أسلفت.

ويمكن في بعض الرحلات الطويلة مصاحبة عدد من الأولاد بشرط الانتباه لهم وحمايتهم مما قد يرونه في الخارج من أمور قد تؤثر على سلوكهم ونفسياتهم .

التنبيه الثالث: الحذر من مصاحبة بعض الملاحين:

أكثر الملاحين فيهم خير كبير وحب لله ورسوله ﷺ، وقد تغلب أحدهم نفسه بعض الأحيان لكن الأصل فيه أنه محب لله ورسوله مطيع لهما، لكن هناك من لا يخاف الله تعالى ولا يبالي بتعدي حدوده فمن كانت هذه حاله من الملاحين فلا ينبغي ولا يصح أن يُصاحب في المبيت، فهو شيطان ينبغي الحذر منه كما يُحذر من الأفعى أو أشد، ولا يصح التهاون في هذا الأمر فكم زين هؤلاء الفاسقون لمن صاحبهم إتيان المنكرات وسهلوا عليهم فعلها فندم الأخيار أشد الندم على مصاحبتهم أمثال هؤلاء .

وقد يقول المرء: ماذا أصنع وقد يكون ليس هناك غيرهم أثناء المبيت؟ وأقول: ﴿**وَمَن يَتَّقِ اللَّهَ يَجْعَل لَّهُ مَخْرَجًا**﴾ [الطلاق: ٢] فلا ينبغي الاعتذار بمثل هذه الأعذار، وينبغي مقاطعة أمثال أولئك بالكلية حتى لا يفسدوا عليك دينك ودنياك، وتذكر دائمًا أخي الملاح أن الله معك مطلع عليك، ويكفي مثل هذا الشعور ليجعلك تقاطع أولئك المفسدين مقاطعة تامة .

التنبيه الرابع: لبس الملابس اللائقة:

سرت عادة بين بعض الملاحين أثناء تنقلهم خارج بلادهم، وهي عادة مرذولة مستهجنة ألا وهي لبس السراويل القصيرة (الشورت)، وهذا لبس لا يليق بالملاح نفسه، ثم إنها عادة دخيلة ليس لها من عاداتنا وقيمنا نصيب،

وهي دالة على تبذل المرء وعدم التفاته إلى المثل العليا، فلباس المرء علامة على عقله وسلوكه غالبًا.

وهذا اللبس يشجعه على ترك الصلاة أيضًا؛ إذ كم من المرات يضيق الوقت عن تأدية الفريضة ولو جمعًا فيضطر المرء إلى تأديتها في حديقة - مثلا - أو في السوق، ولباس مثل هذا يمنع من تأدية الصلاة فيه لظهور العورة التي لا بد من سترها في الصلاة.

النصيحة السادسة: إحسان معاملة الآخرين:

مركز الملاح الاجتماعي خاصة الطيارين مركز مهم، وعمله مؤثر نافع، فينبغي عليه والحالة هذه أن يتعامل مع الناس بخلق حسن، وألا يرى نفسه فوق أحد من خلق الله إلا ما كان من تقوى وعمل صالح، فلا ينبغي أن يزدهي بنسب، ولا يفخر بحسب، ولا يعتز بمال أو وظيفة أو منصب أو غير ذلك، وعليه أن يخالق الناس بخلق حسن خاصة من جعله الله فوقهم من زملائه، وليعلم أن الله الذي وضعه هذا الموضع قادر -سبحانه- على قلب الحال في أي وقت يشاء، فعليه أن يتذكر نعمة الله عليه ولا يطغى ولا يبغي على خلق الله -تعالى- كائنين ما كانوا.

قال ﷺ «**لا يدخل الجنة من في قلبه مثقال ذرة من كبر**» أخرجه الإمام مسلم، ومعناه لا يدخل الجنة ابتداءً.

وقال النبي ﷺ: «**إن من أحبكم إليَّ وأقربكم مني مجلسًا يوم القيامة أحاسنكم أخلاقًا**» رواه الترمذي.

وقال ﷺ: «**ما من شيء أثقل في ميزان المؤمن يوم القيامة من خلق حسن، وإن الله يبغض الفاحش البذيء**» رواه الترمذي وابن حبان.

وعليه أن يفشي السلام ويصافح الآخرين: قال ﷺ «**ألا أدلكم على أمر إذا فعلتوه تحاببتم؟ أفشوا السلام بينكم**» أخرجه الإمام مسلم.

وقال ﷺ: «**إن المسلم إذا لقي أخاه، فأخذ بيده تحاتت عنهما ذنوبهما كما يتحات الورق عن الشجرة اليابسة في يوم ريح عاصف، وإلا غفر لهما ولو كانت ذنوبهما مثل زبد البحر**» رواه الطبراني بإسناد حسن.

النصيحة السابعة: إتقان العمل، ومراعاة المنشآت:

بعض الملاحين لا يتقن عمله، وهذا يُدعى له بالهداية، وقوانين الخطوط كفيلة بردعه إن لم يرتدع دينيًا وخلقيًا.

وبعض الملاحين لا يراعي المنشآت فيسيء استخدامها وأعني بالمنشآت الطيارات والسيارات الخاصة بالشركة، والفنادق، وما يتبع ذلك كله من لوازم، فعلى الملاح أن يتقي الله فيها، وأن يحسن استخدامها، وألا يسيء إلى سمعة الخطوط بمخالفة إرشادات الاستخدام أو بالتهاون في التعامل مع تلك المنشآت وعدم حفظها؛ إذ هي نعمة من الله علينا، فينبغي لنا أن نشكره عليها حق الشكر، ومظاهر إساءة الاستخدام كثيرة يعرفها الملاحون فليس هناك من داع لذكرها.

قال النبي ﷺ: «**إن الله يحب من أحدكم إذا عمل عملا أن يتقنه**».

هذا والله أعلم وأحكم، وصل اللهم على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين.

تلك كانت الرسالة التي كتبتها نصيحة للملاحين منذ زمن طويل حوالي عشرين سنة، ورأيت أن أثبتها كما هي - تقريبًا - إتمامًا للفائدة.

ملحق

هذا ملحق وضعت فيه بعض الصور في مختلف مراحل حياتي الوظيفية ، والتقارير التي ربما يستفيد من قراءتها بعض الناس ، والمعذرة على أنها باللغة الإنجليزية فإني لا أحبذ ترجمتها إلى العربية لما فيها من مدح مدحنيه به مدرسي الأمريكي ، وأظن أن القراء في غنى عن ذلك ، والله أعلم .

PAGE 6

MONTHLY TRAINEE REPORT
FROM : 80/ 4/12 TO : 80/ 5/ 7
SEC# : 1

[redacted]

	SUBJECT	HOURS ABSENT	GRADE	INSTRUCTOR INITIALS
16	AVIATION SCIENCE 1	0.00		
17	AVIATION SCIENCE 2	0.00		
22	AVIATION ENGLISH	0.00	96	RNC

COMMENTS :

Mohammed is simply one of the best students I have seen during 11 years of teaching in Saudi Arabia. His interest in management (as well as his great motivation to fly) should be encouraged; and he needs challenges equal to his great ability.

RNC

April 5, 1980

Mohammed,

Evidently you feel that speed is important, since you characteristically finish your work well ahead of everyone else in class and far ahead of the average student.

Since you have mastered the skills of fast, as well as accurate performance, I urge you to progress to a higher level now — to the level of independent study. Make a plan to utilize all the spare minutes and hours which might be wasted by just sitting in an unchallenging class and waiting for the next class assignment. Teach yourself now: plan, execute, and check additional work instead of depending on a teacher to provide you with it. The average teacher, like the average student, is much below your own

level and is not prepared to adjust to your exceptional ability and need.

If you learn to be your own teacher and <u>use</u> the time that you save by means of your God-given, extraordinary speed, I'm sure you will be more satisfied with your life than if you merely meet and excell at the conventional standards.

Set <u>higher</u> standards for yourself. Compete against <u>yourself</u> instead of just with your classmates. That will keep you busy, and productive, all your life.

Bob Cable

MIM

AE I.1 EXAM — Part B

There are hundreds of models of aircraft. These air vehicles can be divided in various ways, but the standard ~~FA~~ division system of the FAA arranges them all into four general categories, subdivided into classes, which are further broken down into models ~~X~~. A Boeing 737, for example, is one ~~class~~ type of airplane; ~~while~~ ~~[illegible]~~ in the class of "multi-engine land" planes, while "airplane" is one complete category of aircraft.

The "airplane" subdivisions are determined on the ~~Ki~~ kind of landing/take off environment and of number of ~~wings~~ engines. The term, "~~Sing~~ single ~~mono~~" indicates one, and the prefix "~~C~~ multi-" indicates two or more.

Glider subdivisions include "powered" and "unpowered". "gyroplanes" and "helicopters" are in the "Rotorcraft family.

Balloons depend on a gas which is lighter than air to get lift, instead of using a ~~powerplant~~ wing as airplanes and gliders do.

Balloons containing hydrogen have
burned in the past, so today we
have balloons filled with helium
or hot air instead.
Free balloons have no control
over their horizontal movement; they can
only drift with the wind. Airships
(dirigibles) can direct themselves, or
control their direction. They are subdivided
into two major types classes according to
their structure. The rigid variety, or
Zeppelin, has a skin attached to
a skeleton. The non-rigid (limp)
Kind, or blimp lacks this structure.

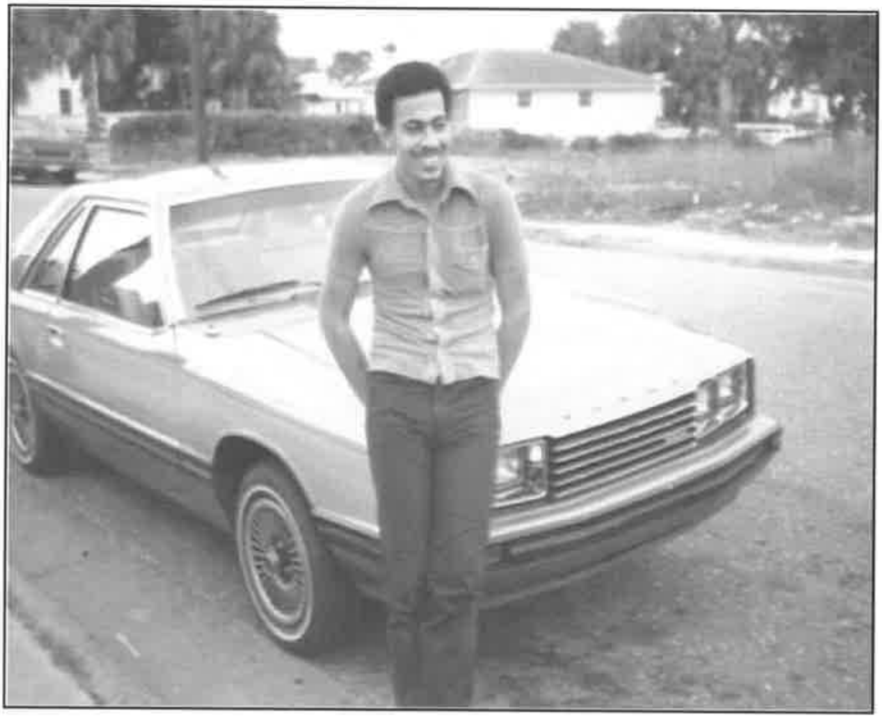
−1

−.75
4
3

(97)

This is your usual fine work.
Why don't you improve now in the only
way that you can — in a different
dimension. Practice leadership
and try to help the other members
of Section One achieve the excellent
performance that they are all capable
of instead of their 3rd-rate
actual performance.

الملاحق



صورتي في أمريكا سنة ١٤٠١

هذه صورتي مع الأخ توفيق على من البحرين

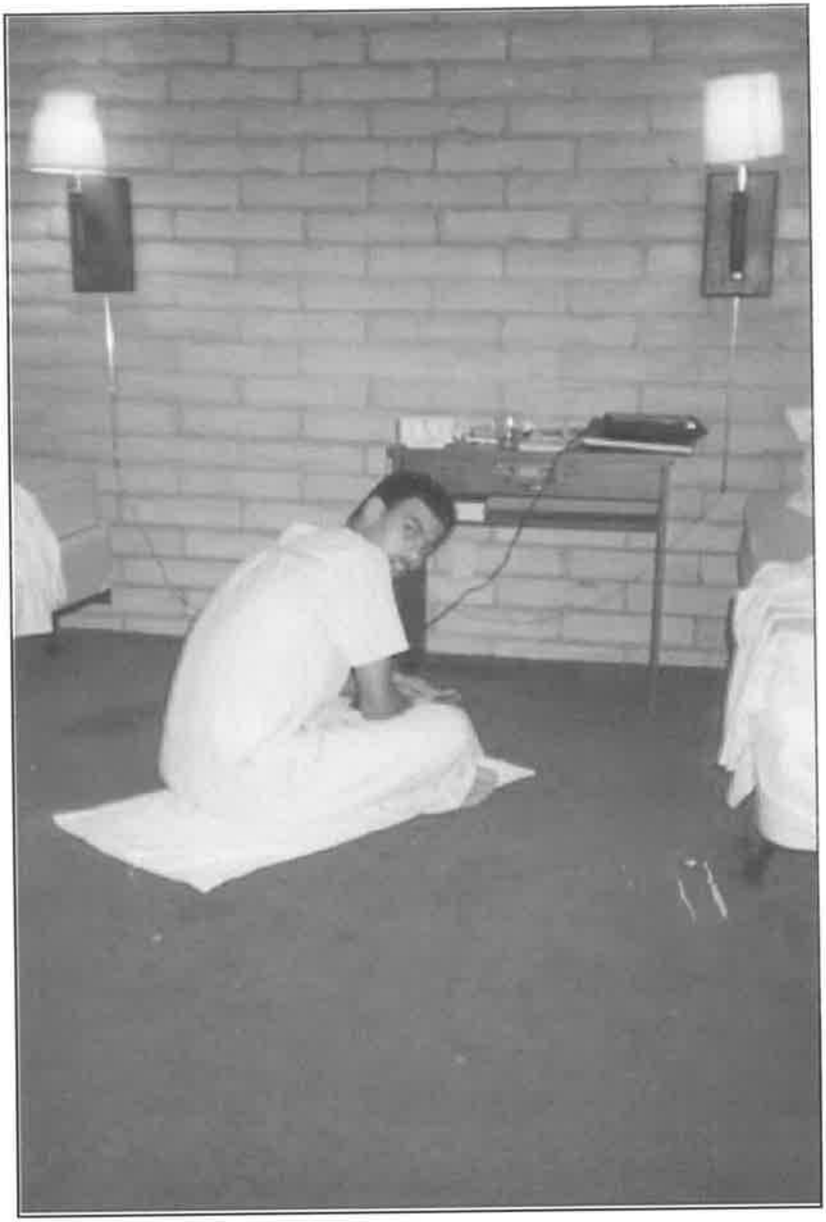
هذه صورتي مع الأخ توفيق على من البحرين وسلفستر الذي أسلم

صورتي في الغرفة المشتركة بينى وبين الكابتن بدر في أمريكا

صورتي في معهد جدة سنة ١٤٠٠ - ١٩٧٩

هذه صورتي مع سلفستر الذي أسلم وبيننا الكابتن بدر العليان

طائر التدريب الأولى

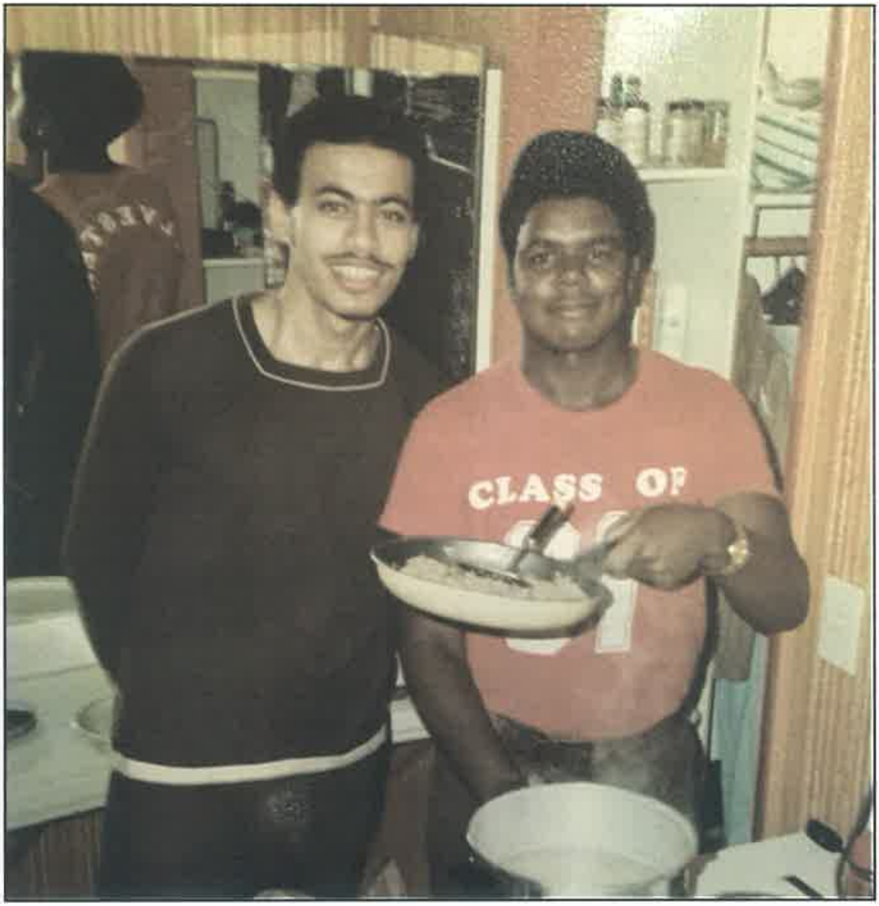


صورتي مع الكابتن بدر العليان أمام غرفتنا في أمريكا

مع مجمـوعة من المتدربين الطيارين في إيطاليا، وعن يميني الكابتن بدر العليان، وعن يساري الكابتن سامي البسام

صورتي مع مجموعة من الزملاء في أمريكا

في بيت الولد في جدة في أول سنة التحاقي بمعهد الطيران سنة ١٤٠٠ - ١٩٧٩



صورتي مع سلفستر الأمريكي الذي أسلم في غرفتى بأمريكا

مع مجموعة من الأصدقاء في أمريكا، وهم على الترتيب من اليمين: الكابتن بدر العليان والكابتن سامي البسام والكابتن نديم المحددي والكابتن سعد حناوي والطيار توفيق علي من البحرين

هؤلاء بعض المتدربين من دفعتي سنة ١٤٠٠ - ١٩٧٩

هذه صورة تجمع قواد طائرات متخرجين عام ١٤١٣ - ١٩٩٣ مع مدير عام الطيران الكابتن صالح الصمعان على يمين الصورة وعلى يسارها الكابتن مصطفى الشاعر مدير طائرات ٧٣٧

خاتمة

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين، وبعد:

فتلك كانت بقايا ما عَلق في ذهني وذاكرتي من أحداث رأيت أن فيها شيئًا من الفائدة ربما يحسن إيصَالها إلى عامة القراء، وقد مرت بي تلك الأحداث سريعًا حتى كأنها ومضات برقت عبر سنين مرّت، ولم أشعر بنفسي إلا وقد تجاوزت الخمسين فإنا لله وإنا إليه راجعون، وما أحسن قول أبي تمام رحمه الله تعالى:

مرت سنون بالوصال وبالهنا ... فكأنها من قُصرها أيام
ثم انثنت أيام هجر بعدها ... فكأنها من طولها أعوام
ثم انقضت تلك السنون وأهلها ... فكأنها وكأنهم أحلام

وإلى الله المرجع والمآب، وصل اللهم وسلم على سَيد من تاب وأناب، سيدنا محمد النبي الأواب، وعلى آله الأطهار، وأصحابه الأبرار، والحمد لله رب العالمين.

●●●

الفهرست

الموضوع	الصفحة
مقدمة	٣
المبحث الأول: تعلقي بالطيران وسببه	٧
المبحث الثاني: دراسة الطيران	١١
أمور مزعجة ومخاطر تواجه الطلاب:	٢٣
١- الضياع	٢٣
٢- الاصطدام	٢٤
٣- تحكم المختبرين والمتدربين	٢٤
٤- التدريب على الطيران البهلواني	٢٦
٥- الطيران الليلي	٢٨
٦- الطيران في المناطق المزدحمة	٢٨
المبحث الثالث: الدعوة إلى الله تعالى في أمريكا	٣١
المبحث الرابع: عودتي من أمريكا	٤٣
المبحث الخامس: عودتي للدراسة إلى أمريكا	٥٣
المبحث السادس: دراستي الطيران في فرنسا	٦١
المبحث السابع: علاقتي بالطيارين	٧١
المبحث الثامن: المواقف المؤثرة والحرجة	٧٩
المبحث التاسع: الأحداث الطريفة	٩٣

المبحث العاشر: مهنة الطيران ما لها وما عليها (بين المزايا والنقائص) . . . ٩٩
المزايا: ٩٩
١- السفر والتنقل في الأرض ٩٩
٢- الراتب الجيد ٩٩
٣- الإجازات العديدة ١٠٠
٤- الجاه ١٠٠
النقائص: ١٠٠
١-الشعور بالملل ١٠١
٢- الافتتان ١٠٢
٣- التعرض لعوائق قد تعرقل عن الاستمرار في المهنة ١٠٣
٤- عدم إحسان الصلاة ١٠٤
المبحث الحادي عشر: عملي في تدريب الطيارين ١٠٧
المبحث الثاني عشر: تجربتي في الإدارة ١١١
المبحث الثالث عشر: المضيفات ١١٥
المبحث الرابع عشر: أنظمة وقواعد رائدة في الخطوط السعودية ١٣١
المبحث الخامس عشر: وصايا ونصائح للملاحين ١٣٥
ملحق فيه بعض الصور والتقارير ١٦١

●●●